



Universidad  
Nacional  
de Loja

# UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA

## Facultad Jurídica Social y Administrativa

### Carrera de Derecho

**“Análisis Jurídico y Doctrinario de la Causa Penal: 2017-01588. Por Delito de Muerte Culposa en Accidentes de Tránsito, Cuenca Ecuador”**

**Trabajo de Titulación previo a la obtención del Título de Licenciado en Jurisprudencia y Título de Abogado**

**Autor:**

**Cristopher Andrey Yanza Banda**

**Director:**

**Dr. Guílber René Hurtado Herrera, Mg. Sc**

**Loja- Ecuador**

**2023**

Loja, 7 de septiembre del 2022

Dr. Guílber René Hurtado Herrera. Mg. Sc,  
**DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

**C E R T I F I C O:**

Que he revisado y orientado todo el proceso de elaboración del Trabajo de Titulación denominado: **Análisis jurídico y doctrinario de la causa penal: 2017-01588. Por delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, Cuenca Ecuador**, previo a la obtención del **Título de Licenciado en Jurisprudencia y Título de Abogado**, de autoría del estudiante **Cristopher Andrey Yanza Banda**, con **cédula de identidad Nro. 1105008039**, una vez que el Trabajo de Titulación cumple con todos los requisitos exigidos por la Universidad Nacional de Loja, para el efecto, autorizo la presentación para la respectiva sustentación y defensa.

Dr. Guílber René Hurtado Herrera, Mg. Sc.  
**DIRECTOR DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

### **Autoría**

Yo, **Cristopher Andrey Yanza Banda**, declaro ser autor del presente Trabajo de Titulación 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 mismo. Adicionalmente acepto y autorizo a la Universidad Nacional de Loja, la publicación de mi Trabajo de Titulación en el Repositorio Institucional- Biblioteca Virtual.

**Firma:**

**Cédula de identidad:** 1105008039

**Fecha:** 17/03/2023

**Correo electrónico:** [cristopher.yanza@unl.edu.ec](mailto:cristopher.yanza@unl.edu.ec)

**Teléfono o celular:** 0992312123

**Carta de autorización del Trabajo de Titulación por parte del autor para consulta, reproducción parcial o total y publicación electrónica de texto completo, del Trabajo de Titulación.**

Yo **Cristopher Andrey Yanza Banda** declaro ser el autor del Trabajo de Titulación, denominado: “**Análisis jurídico y doctrinario de la causa penal: 2017-01588. Por delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, Cuenca Ecuador**”, como requisito para optar al **Título de licenciado en Jurisprudencia y Título de Abogado**, autorizo al sistema Bibliotecario de la Universidad Nacional de Loja para que, con fines académicos, muestre la producción intelectual de la Universidad, a través de la visibilidad de su contenido en el Repositorio Institucional.

Los usuarios pueden consultar el contenido de este trabajo en el Repositorio Institucional, 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 del Trabajo de Titulación que realice un tercero.

Para constancia de esta autorización, en la ciudad de Loja, a los diecisiete días del mes de marzo del dos mil veinte y tres.

**Firma:**

**Autor:** Cristopher Andrey Yanza Banda

**Cédula N°:** 1105008039

**Dirección:** Cdla. Unión Lojana calle Jorge Washington Y Napoleón

**Correo electrónico:** cristopher.yanza@unl.edu.ec

**Teléfono celular:** 0992312123

**DATOS COMPLEMENTARIOS**

**Director de Trabajo de Titulación:** Dr. Guílber René Hurtado Herrera, Mg. Sc

## **Dedicatoria**

En primer lugar, me gustaría dedicar el presente Trabajo de Titulación a Dios, porque ha permitido cumplir otro propósito en mi vida.

A mi madre, Vanessa, a mi hermana Valeria y a mi novia Eliana, porque gracias a ellas he seguido adelante, son mi motivación y un pilar fundamental en mi vida, gracias por su apoyo incondicional para poder cumplir cada una de mis metas.

***Cristopher Andrey Yanza Banda***

## **Agradecimiento**

Al finalizar este Trabajo de Titulación dejo constancia de mi profundo agradecimiento a mi querida Universidad Nacional de Loja, a todos y cada uno de los docentes universitarios quienes compartieron todos sus conocimientos y sabiduría durante mi formación académica.

Gracias a mi familia, mis amigos Diego, Jonnathan, Erick, Cristopher, Elizabeth, Pamela, Karla, Alexa, Santiago y todos los que forman parte de mi vida, personas extraordinarias que me inspiran día a día para completar mi preparación académica en esta etapa.

De manera especial agradezco a mi director del Trabajo de Titulación, Dr. Guílber René Hurtado Herrera, Mg. Sc., por su dirección en todo el proceso de la realización de este Trabajo de Titulación, quien con su sabiduría, abnegación, conocimiento y profesionalismos dirigió la investigación social y jurídica de este Trabajo de Titulación, aportando en todo momento para la mejor realización de la presente investigación.

***Cristopher Andrey Yanza Banda***

## Índice de Contenidos

Portada.....	i
Certificación .....	ii
Autoría.....	iii
Carta de autorización .....	iv
Dedicatoria .....	v
Agradecimiento .....	vi
Índice de Contenidos.....	vii
Índice de Figuras .....	x
Índice de Tablas.....	x
Índice de Anexos.....	x
1. Título .....	1
2. Resumen .....	2
2.1. Abstract.....	3
3. Introducción.....	4
4. Marco Teórico .....	6
4.1. Política criminal.....	6
4.2. Derecho Penal.....	6
4.3. El Delito.....	9
4.4. Elementos del Delito .....	11
4.4.1. Dolo .....	14
4.4.2. Culpa.....	15
4.5. Accidentes de Tránsito .....	17
4.5.1. Choque.....	19
4.5.2. Colisión.....	21
4.5.3. Atropellamiento .....	22
4.5.4. Rozamiento.....	24

4.5.5. Perdida de Pista .....	24
4.5.6. Volcamiento .....	25
4.5.7. Estrellamiento .....	25
4.5.8. Siniestro de Tránsito .....	26
4.6. Muerte Culposa .....	27
4.7. Infracciones de Tránsito .....	28
4.8. Las Contravenciones .....	29
4.8.1. Contravenciones de Tránsito de Primera Clase .....	29
4.8.2. Contravenciones de Tránsito de Segunda Clase.....	29
4.8.3. Contravenciones de Tránsito de Tercera Clase .....	30
4.8.4. Contravenciones de Tránsito de Cuarta Clase.....	30
4.8.5. Contravenciones de Tránsito de Quinta Clase.....	31
4.8.6. Contravenciones de Tránsito de Sexta Clase.....	32
4.8.7. Contravenciones de Tránsito de Séptima Clase .....	33
4.9. El Conductor.....	34
4.9.1 Principio de Presunción de Inocencia.....	35
4.10. El Peatón.....	36
4.11 Derecho Comparado.....	38
4.11.1 Código Penal Federal de México .....	38
4.11.2 Código Penal de Venezuela.....	39
4.11.3 Código Procesal Penal Peruano .....	39
4.11.4 Código Penal de Colombia.....	39
5. Metodología.....	41
5.1. Materiales utilizados.....	41
5.2. Métodos.....	41
5.3. Técnicas .....	43
5.4. Observación Documental .....	43

6. Resultados.....	43
6.1 Resultados de las Encuestas .....	43
6.2. Resultados de las Entrevistas.....	51
6.3. Estudio de Casos.....	56
6.3.1. Caso No. 1 .....	56
6.3.2. Caso No.2 .....	59
6.3.3. Caso No. 3 .....	60
6.4. Análisis Estadísticos .....	62
7. Discusión .....	65
7.1 Verificación de Objetivos.....	65
7.1.1 Objetivo General .....	65
7.1.2 Verificación de Objetivos Específicos .....	66
7.2 Contraste de la Hipótesis .....	69
8. Conclusiones.....	74
9. Recomendaciones .....	75
9.1. Lineamientos Propositivos .....	76
10. Bibliografía .....	78
11. Anexos.....	80

## **Índice de Figuras**

Figura 1. Porcentajes Gráficos de las Respuestas de la Segunda Pregunta.....	44
Figura 2: Porcentajes Gráficos de las Respuestas de la Segunda Pregunta.....	45
Figura 3: Porcentajes Gráficos de las Respuestas de la Tercera Pregunta. ....	46
Figura 4: Porcentajes Gráficos de las Respuestas de la Cuarta Pregunta.....	47
Figura 5: Porcentajes Gráficos de las Respuestas de la Quinta Pregunta.....	49
Figura 6: Porcentajes Gráficos de las Respuestas de la Sexta Pregunta.....	50

## **Índice de Tablas**

Tabla 1. Sanción al Peatón. ....	43
Tabla 2: Negligencia del Conductor.....	44
Tabla 3: Imprudencia del Peatón.....	46
Tabla 4: Inobservancia de la Ley por parte del Conductor. ....	47
Tabla 5: Causas de los Accidentes de Tránsito. ....	48
Tabla 6: Muerte de una Persona por la Imprudencia del Peatón.....	50

## **Índice de Anexos**

Anexo 1. Certificado del Tribunal.....	80
Anexo 2. Formato de Encuesta.....	81
Anexo 3: Formato de Entrevista.....	84
Anexo 4: Certificación de Traducción del Abstract.....	86

## **1. Título**

**“Análisis Jurídico y Doctrinario de la Causa Penal: 2017-01588. Por Delito de Muerte Culposa en Accidentes de Tránsito, Cuenca-Ecuador”.**

## 2. Resumen

En el presente Trabajo de Titulación jurídico titulado “**Análisis Jurídico y Doctrinario de la causa penal: 2017- 01588. Por delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, Cuenca Ecuador**”. Es importante mencionar que, el delito de muerte culposa por accidentes de tránsito se ha convertido en una de las transgresiones que con mayor frecuencia se ventilan en los juzgados de tránsito a nivel nacional, esta investigación pretende concientizar a la sociedad de la gran responsabilidad que es conducir a un automotor y cumplir con las normas al momento de transitar por las vías públicas.

El accionar culposo del sujeto es el que debe ser el causante de la muerte pues si este hecho igual sucedería por la culpa concurrente de la víctima la figura delictiva no se configura no puede haber compensación de culpas, pues a pesar de que el sujeto pasivo haya también participado con su culpa, el homicidio culposo existiría si el accionar del conductor se derivó la muerte de la víctima.

La muerte culposa provocada en delito de tránsito tiene un tratamiento especial ya que al referimos a estos delitos se habla de accidente de tránsito del cual se puede convertir que, por tratarse de un accidente, en principio nos encontraríamos ante un suceso no querido, en otras palabras, ante una figura culposa. La característica esencial de la muerte culposa es la finalidad del sujeto no coincide con el resultado obtenido en otras palabras el autor no deseó provocar el resultado obtenido.

Los accidentes en algunas ocasiones se dan por la imprudencia del peatón que sin saber observar se atraviesan justamente cuando el vehículo viene en marcha, sin embargo, en algunos de los casos al conductor se le hace imposible detener el automotor o hacer alguna maniobra evasiva cuando viene de velocidad y ocurre ese tipo de accidentes. Al analizar el Código Orgánico Integral Penal, en el artículo 377 define la muerte culposa como: la persona que ocasiona un accidente de tránsito del cual resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado será sancionado con una pena privativa de libertad de uno a tres años coma suspensión de la licencia de conducir por 6 meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.

## **2.1. Abstract**

This degree project is called "Legal and Doctrinal Analysis of the criminal case: 2017-01588. For the Crime of Wrongful Death in Traffic Accidents, Cuenca Ecuador". It is important to mention that the crime of wrongful death due to traffic accidents has become one of the transgressions that are most frequently dealt with in traffic courts nationwide, this investigation aims to raise awareness in society of the great responsibility that is driving a car and comply with the rules when traveling on public roads.

The culpable action of the subject is what must be the cause of the death, because if this event would still happen due to the concurrent fault of the victim, the criminal figure is not configured, there can be no compensation for guilt, because even though the passive subject has also participated with his fault, manslaughter would exist if the driver's actions resulted in the death of the victim.

Wrongful death caused by a traffic offense has special treatment since when referring to these crimes we speak of a traffic accident, which can mean that, because it is an accident, in principle we would find ourselves facing an unwanted event, in other words, before a guilty figure. The essential characteristic of wrongful death is the purpose of the subject does not match the result obtained, in other words, the author did not wish to cause the result obtained.

Accidents sometimes occur due to the recklessness of the pedestrian who, without knowing how to observe, crosses just when the vehicle is moving, however, in some cases the driver finds it impossible to stop the vehicle or make an evasive maneuver when it comes. in speed and such accidents happen. When analyzing the Comprehensive Organic Criminal Code, article 377 defines culpable death as: the person who causes a traffic accident resulting in the death of one or more people for violating an objective duty of care will be punished with a prison sentence of freedom from one to three years as a suspension of the driver's license for six months once the custodial sentence has been completed.

### 3. Introducción

El presente Trabajo de Titulación denominado **Análisis jurídico y doctrinario de la causa penal: 2017- 01588. Por delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, Cuenca Ecuador**; el enfoque de nuestro trabajo se da por la problemática presentada que se da en nuestro diario vivir que es delito de muerte culposa por accidentes de tránsito, pese a que se ha reformado por varias ocasiones la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial; se ha hecho un incremento en las multas por no cumplir o irrespetar las señales de tránsito, tanto para los peatones como para los conductores el número de muertes por accidentes de tránsito ha aumentado notablemente en los últimos años en todo el país. Es lamentable como a diario visualizamos o leemos en las redes sociales noticias de accidentes de tránsito en nuestras carreteras, el resultado que deja estos accidentes es la muerte, estos accidentes en el mayor de los casos se da por la negligencia del conductor, pero también cabe destacar que existe ya un sin número de muertes que son causas por la imprudencia del peatón, que sin tener en cuenta el peligro que corren al cruzar la calle sin las debidas precauciones. Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, en el libro cuarto de la prevención, en el artículo 181 establece el comportamiento de los usuarios de la vía: “Los usuarios de la vía están obligado a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes”; los accidentes de tránsito son muy frecuentes siendo la segunda causa de muertes en nuestro país, por ende, la investigación en este tipo de accidentes tiene como objetivo establecer las causas que lo produjeron y ayudar a establecer los hechos suscitados.

Nuestro trabajo se encuentra estructurada de la siguiente manera la revisión de la literatura que está conformada por un marco teórico donde se desarrollan diferentes categorías como el derecho penal, el delito, muerte culposa, elementos delitos, accidentes de tránsito, siniestro de tránsito, las infracciones de tránsito, las contravenciones de tránsito, clases de accidentes de tránsito, el conductor y el peatón. El marco doctrinario se desarrollan los temas acerca de: reseña histórica del derecho penal, reseña histórica del delito y la reseña histórica de los accidentes de tránsito. En lo que respecta al marco jurídico se desarrollan los temas acerca de: constitución de la república del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal, Ley Orgánica de transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, el Reglamento a la Ley de Transporte Transito y Seguridad Vial. En el derecho comparado se procedió a establecer las semejanzas y diferencias de las leyes extranjeras en la relación con la ley ecuatoriana, utilizando las legislaciones: el

Código Penal Federal, el Código Penal de Colombia, el Código Penal de Venezuela y el código procesal penal de Perú.

En el presente trabajo de titulación se verifico un objetivo general que consiste: elaborar un análisis jurídico doctrinario acerca de la causa penal:2017-01588. Cuenca. 26 de septiembre del 2017, del delito muerte culposa.

Además, se verificó los objetivos específicos que se detallan a continuación primer objetivo específico, “analizar las causales que se derivaron en la causa penal:2017-01588”; segundo objetivo específico, “analizar la causa penal:2017-01588, donde se evidencia que se cumple con la sanción”; tercer objetivo específico, “establecer los causales de los accidentes de tránsito por muerte culposa”.

En la hipótesis contrastada es la siguiente: En muchos de los casos por el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, el responsable viene siendo el peatón.

Además, conforman el presente trabajo de titulación los materiales y métodos utilizados que sirvieron para obtención de información asimismo las técnicas de la encuesta y entrevista también el estudio de casos que contribuyeron con la información óptima y pertinentes para fundamentar el presente trabajo de titulación con ello también se ha logrado verificar los objetivos seas arrollado uno general y tres específicos así también se contrasta la hipótesis cuyos resultados ayudaron a la fundamentación de la propuesta jurídica. En la parte final del trabajo de investigación se expone las conclusiones y recomendaciones mismas que se lograron extraer durante todo el desarrollo de investigación y con ello también se presentó la propuesta jurídica para garantizar el derecho de los conductores ante la imprudencia de los peatones.

De esta manera queda presentado el trabajo de investigación jurídica que se trata sobre el análisis jurídico y doctrinario de la causa penal número 01283-2017- 01588, por el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, Cuenca Ecuador. Esperando que el documento sirva de guía a los estudiantes y profesionales del derecho como fuente de consulta y conocimiento quedando ante el tribunal de grado para su corrección y aprobación.

## **4. Marco Teórico**

### **4.1. Política Criminal**

La política criminal como aquel conjunto de medidas y criterios de carácter jurídico, social, educativo, económico y de índole similar, establecidos por los poderes públicos para prevenir y reaccionar frente al fenómeno criminal, con el fin de mantener bajo límites tolerables los índices de criminalidad en una determinada sociedad. (Jiménez, 2011, pág. 20)

Consecuentemente, se hace referencia a una disciplina que estudia la orientación políticas, sociológicas, éticas y los valores que sigue o protege un conjunto de conocimientos, de argumentos y experiencias que se relacionan con el derecho penal.

En la política criminal incluye los métodos adecuados, en sentido social, para la lucha contra el delito, es decir, la llamada misión social del derecho penal; mientras que, al derecho penal, en el sentido de la palabra, debe corresponder la función liberal del Estado de derecho, asegurar la igualdad en la aplicación del derecho y la libertad individual frente al ataque del Estado (Roxin, 2002, pág. 32).

En la obra de Iñaki, en una definición que nos brinda Kleinschrod define a la política criminal como, “La política criminal sería el conocimiento de aquellos medios que el legislador puede hallar, según la especial disposición de cada Estado para impedir los delitos y proteger el derecho natural de sus súbditos”. (Beiras, 2005, pág. 24)

Es ésta el conjunto de respuestas que un Estado estima necesario adoptar para hacerle frente a conductas consideradas reprochables o causantes de perjuicio social con el fin de garantizar la protección de los intereses esenciales del Estado y de los derechos de los residentes en el territorio bajo su jurisdicción. Dicho conjunto de respuestas puede ser de la más variada índole. Puede ser social, jurídica, cultural y por último estas pueden ser administrativas. (Cubillos, 2015, pág. 4)

Entendemos como política criminal el marco del proceso de construcción del observatorio De Política Criminal, se ha considerado que la política criminal se ocupa de comportamientos socialmente reprochables, a través de un amplio catálogo de medidas sociales, jurídicas, culturales entre otras, la política criminal se asocia fundamentalmente al funcionamiento del sistema penal.

### **4.2. Derecho Penal**

Conforme a la aceptación contenida en el diccionario de la academia, el que establece y regula la represión y castigo de los crímenes o delitos por medio de la

imposición de las penas, definición notoriamente equivocada, porque no cabría reprimir y castigar los delitos si previamente no se hubiesen determinado las acciones que han de considerarse delictivas (Ossorio, 2015, pág. 309).

De este modo nos da entender que el derecho penal, es la regulación de los actos y el castigo de los mismo, ya sea esto con una sanción o una pena establecidas o tipificadas normalmente en una ley, en un código o un reglamento las mismas que tendrán que ser cumplidas por un órgano rector competente.

También suele ser denominado Derecho Criminal. Sutilizando, la designación primera es preferible, que se refiere más exactamente a la potestad de penar; mientras que el derecho al crimen no es reconocible, aunque el adjetivo expresa en verdad Derecho sobre el Crimen, como infracción y conducta punible (Cabanellas, 2011, pág. 99)

Existen muchas denominaciones para el Derecho Penal, encontramos en esta definición que se lo denomina derecho criminal o derecho de crimen, algunos otros autores lo denominan Derecho represivo o sancionador, Derecho de prevención, Derecho a la defensa, etc. Podemos decir que el derecho penal es conjunto de normas jurídicas que regulan la potestad punitiva del estado.

El derecho penal es también el conjunto de aquellas normas jurídicas que, en conexión con el derecho penal antes definido, vinculan al hecho cometido consecuencias jurídicas de otra naturaleza, para el castigo del hecho o para la prevención de delitos futuros (Mezger, 1958, pág. 23).

Por lo tanto, podemos decir que el derecho penal es una rama muy importante para el derecho en sí, ya que la rama del derecho penal abarca con la normativa jurídica que regulan el ejercicio del poder sancionador de nuestra legislación, así mismo establecen las penas para dichos actos cometidos.

El conjunto de normas y disposiciones jurídicas que regulan el ejercicio del poder sancionador y preventivo del Estado, estableciendo el concepto de delito como presupuesto de la acción estatal, así como la responsabilidad del sujeto activo y asociando a la infracción de la norma una pena finalista o una medida aseguradora (Asúa, 2005, citado por Mariaca, 2010, pág.3).

Consecuentemente, nos manifiesta el derecho penal como el conjunto de normas jurídicas prescritas en nuestra legislación penal, ya que estas son de carácter sancionador y preventivo para el cometimiento de delitos y estos actos son castigados con una sanción o una pena.

### Evolución Histórica:

Para ampliar la evolución histórica del derecho penal se tomó como referencia a la obra Historia del Derecho Penal a través de las Escuelas Penales y su Representantes, por el autor Ermo Quisbert.

El Derecho Penal, es laico con base en el delito natural. El delito evolucionado de la responsabilidad colectiva de la gens a la responsabilidad individual, para Pitágoras, dice que el delito rompe el equilibrio social y la pena lo restablece. Para Platón, dice que el delito está en la ignorancia de las leyes. El fin de la pena es la cura moral. Considerado como impulsador de la corriente sociológica. Dice que el delincuente es parecido a un enfermo, las causas de delito están en la miseria o en la guerra. Si existe miseria o injusticias en la sociedad, va a haber delitos.

El derecho penal hasta el siglo XVIII se caracterizaba por su crueldad. De aquí para adelante trata de adoptarse a la realidad social y política. En la ilustración los fenómenos naturales se explican en base a la razón y bajo las Leyes de la causalidad, separándose de los dogmas religiosos. Influyen en la separación del estado y la Iglesia Católica.

En el derecho penal se delimita entre el hombre y la sociedad. El límite del Estado es el Derecho, el límite del individuo, el derecho de los demás. Esta época de humanismo solo acepta como guía el conocimiento basado en la razón y el derecho va tomando como guía los principios.

Consecuentemente con la historia del derecho penal, tomara como referencia también la obra, Derecho Penal, del autor Edmund Mezger:

El derecho penal es el conjunto de normas que vinculan la pena, como consecuencia jurídica a un hecho cometido la expresión derecho penal a la que corresponde la antigua designación "ius poenale" o en alemán peinliches Recht, es el origen más reciente para nosotros según se ha comprobado sea empleado por primera vez aproximadamente a mediados del siglo 28 ya comenzado a regir a principios del siglo XIX. Todavía en la actualidad es la expresión corriente si se hace referencia al contenido de la consecuencia jurídica.

Pero, el derecho penal es también el conjunto de quienes normas jurídicas que, en conexión con el derecho penal antes definido vinculan al hecho cometido consecuencias jurídicas de otra naturaleza, para el castigo del hecho o para la prevención de delitos futuros. El derecho penal tal como se ha desarrollado orgánicamente hasta ahora ha excedido el marco de su expresión lingüística ampliándose así su alcance que había sido limitado de esa manera. Para entender tal situación es necesario retomar como punto de arranque según ha ocurrido cuando se empleaba la expresión derecho criminal, las circunstancias del suceso y el crimen, aún hoy

el derecho penal comprende en primer lugar y con alcance preponderante sucesos a los cuales la ley vincula como consecuencia jurídica, una pena en el propio sentido del término.

Dentro del derecho penal se distinguió antes entre el derecho criminal propiamente dicho y simple derecho penal de orden derecho penal de policía, derecho penal administrativo. Aquel incluía los hechos punibles que afectaban a la comunidad como tal, este reprimía infracciones al orden de menor cuantía y de carácter más bien exterior.

En el Código Orgánico Integral Penal, en la exposición de motivos en el numeral 3 hace referencia a la Constitucionalización del derecho penal: El derecho penal tiene, aparentemente, una doble función contradictoria frente a los derechos de las personas. Por un lado, protege derechos y por otro, los restringe. Desde la perspectiva de las víctimas, los protege cuando alguno ha sido gravemente lesionado. Desde la persona que se encuentra en conflicto con la ley penal, puede restringir excepcionalmente sus derechos, cuando una persona vulnera los derechos de otras y justifica la aplicación de una sanción. Por ello, el derecho penal debe terminar los límites para no caer en la venganza privada, ni en la impunidad (Código Orgánico Integral Penal, 2022, pág. 3).

Consecuentemente, El Derecho Penal es un mecanismo de control social y de represión, en ciertos modos la sociedad incurre en conductas delictivas o vulneran el derecho de otras personas es así como nuestro Código Orgánico Integral Penal, protege a los derechos y por otro los restringe, en cierto modo nos favorece a nosotros como personas, pero cuando se comete un delito así mismo los restringe y los castiga con penas o sanciones establecidas en el mismo marco legal.

### **4.3. El Delito**

“Etimológicamente, la palabra delito proviene del latín *delictum*, expresión también de un hecho antijurídico y doloso castigado con una pena” (Cabanellas, 2011, pág. 93). De esta manera podemos decir que el delito no es más que las acciones u omisiones causadas por una persona o por algunas personas, esta serie de actos tipificados en nuestra legislación causados, son sancionados con penas privativas de libertad establecidas en las leyes penales.

“La acción o conducta típica, antijurídica y culpable que por ello es normalmente punible” (Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, 2022). Como ya lo hemos venido mencionando en las definiciones anteriores el delito es todo acción u omisión, que el resultado del mismo está tipificado en nuestro ordenamiento jurídico de nuestra ley y es antijurídica porque está prohibida por la ley y culpable porque tal hecho o acción tiene que ser castigado con una sanción o una pena.

Delito se entiende como, “El acto típicamente antijurídico, culpable, sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad, imputable a un hombre y sometido a una sanción penal” (Ossorio, 1999, pág. 275). Por lo tanto, podemos decir que es una serie de actos que pueden ser acciones u omisiones con resultado dañosos y estos actos son antijurídicos esto nos quiere decir que son prohibitivos y su sanción por el resultado de esos actos es una pena.

Según como lo manifiesta el Dr. Ernesto Albán, “El delito como acto legalmente punible, es decir como el acto que la ley tipifica y sanciona con una pena determinada” (Albán, 2015, pág. 95). En esta definición entendemos al delito como una serie de acciones u omisiones, estos actos como lo hemos venido diciendo son los que se encuentra tipificados en nuestra ley y tienen que ser sancionados como tal, con una pena.

Según como define el Código Orgánico Integral Penal a la Infracción Penal en el Art. 18 nos dice: “La infracción penal es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este código” (Código Orgánico Integral Penal, 2022, pág. 15). El Código Penal Ecuatoriano lo define como infracción penal a las acciones u omisiones tipificadas, antijurídicas que son prohibitivas y culpable que el cometimiento de sus actos es sancionado con una pena.

La elaboración de un concepto material del delito es también una tarea que corresponde al jurista. Claro está que para ello deberá partir de lo que considere como delito el derecho penal positivo. Pero, deduciendo de él las características generales que convierten a una conducta en delito, podrá llegar a saber, aproximadamente, cuál es el concepto material del delito que sirve de base al derecho penal positivo. Por otra parte, la labor del jurista no debe agotarse en la determinación del concepto material del delito. Una vez obtenido este, debe compararlo con las demás concepciones materiales de delito no jurídicas vigentes en la sociedad. (Francisco Muñoz, Mercedes García, 2010, pág. 42)

Podemos entender que el delito les corresponde a los juristas determinarlo, en un sentido estricto, es definido como una conducta, acción u omisión típica, antijurídica y culpable, si bien es una conducta típica tiene que estar establecida en la ley, como delito antes de su comisión eso está legado a lo que entendemos por principio de legalidad en donde una persona solo puede ser condenada por un delito, también existe la conducta antijurídica que no está permitida por la ley y tiene que ser considerada como culpable donde aquí se menciona si la conducta la hizo con intención, donde exista dolo o sin dolo.

Para poder estudiar el delito como un fenómeno social, la criminología necesita primeramente definirlo. La postura más simple es aquella que recurre a la definición

legal para determinar qué formas de actuación constituye el delito. Esta postura contrastaría, sin embargo, con la autonomía científica de la criminología y se mostraría poco útil para los planteamientos que se presentan críticos frente al proceso formal de criminalización por esta razón se intenta definir el delito desde un punto de vista más bien material, bien atención a su carácter dañoso, desviado o disfuncional. El que la criminología se ocupe del delito como un fenómeno empírico como tiene como obligada a consecuencia que su objeto de análisis evolucione como lo hace la sociedad misma. En ese sentido puede que se presenten nuevos contextos sociales de realización de las conductas delictivas o puede ser incluso que adquieran carácter delictivo conductas disfuncionales que no se asemejen a las que usualmente se han criminalizado (García, 2019, pág. 47)

Como lo hemos venido mencionado, el delito no es más que la conducta humana, típica antijurídica y culpable, castigada por las leyes penales con pena grave, hablamos de la conducta típica que es que el delito tiene que esta prescrita en una ley antijurídica que significa contrario o violatorio a la ley o de la norma jurídica y culpable donde se establecerá si actuó de una forma voluntaria y maliciosa, así mismo este jurista lo define al delito más bien de una manera más material, en tal sentido se presentan nuevos contextos sociales de conductas delictivas.

#### **4.4. Elementos del Delito**

De modo general se puede decir que toda acción u omisión es delito si infringe el ordenamiento jurídico (antijuridicidad) en la forma prevista por los tipos penales (tipicidad) y puede ser atribuida a su autor (culpabilidad), siempre que no existan obstáculos procesales o punitivos que impidan su penalidad. (Francisco Muñoz, Mercedes García , 2010, pág. 251).

Este concepto nos permite desarrollar y analizar con absoluta precisión todos los aspectos y problemas que deben ser estudiados dentro de una teoría del delito como ya nos manifestamos las mismas son la antijuridicidad la tipicidad y la culpabilidad como los puntos más importantes.

“En cuanto al delito se considera que son cuatro los elementos constitutivos de la estructura del delito: este es un acto típico, antijurídico y culpable” (Albán, 2015, pág. 99). Por lo tanto, podemos decir que es la herramienta que se emplea para delimitar de tal forma la conducta del infractor al existir un delito tipificado; por ende, se determina las causas que harán que se compruebe los elementos que lo conforman.

“El delito es acto, ya que el primer elemento, el sustento material del delito es la conducta humana; los tres elementos restantes son calificaciones de esta conducta, son adjetivos

que matizan el sustantivo inicial del concepto” (Albán, 2015, pág. 99). Podemos decir que el delito es la acción típica, antijurídica y culpable por lo cual una persona recibe una sanción por una acción que infringió la ley. Debemos tomar en cuenta que es un comportamiento que se realiza por voluntad propia o a veces por imprudencia; sin embargo, el resultado es lo contrario a lo que dictamina la ley.

“Es acto típico, porque esa conducta deberá estar previa y expresamente descrita por la ley penal” (Albán, 2015, pág. 99). Es primordial establecer cuál es la concurrencia o una determinada intención al realizar una conducta, hace referencia también a la ley y a la descripción que resulta de un hecho ilícito como una figura que se describe en la ley.

El Código Orgánico Integral Penal, define en su artículo 25 la tipicidad donde nos dice que, “La Tipicidad, los tipos penales describen los elementos de las conductas penalmente relevantes” (Código Orgánico Integral Penal, 2022, pág. 14). Por lo tanto, podemos decir que es la conducta que conlleva consigo una acción u omisión que se ajusta a los delitos prescritos o establecidos como delitos dentro de los cuerpos legales, para que la conducta sea típica debe constar o tiene que estar prescrita y detalladamente como delito o falta dentro de un código.

De estas tres categorías la primera y más relevante, desde el punto de vista jurídico penal, es la tipicidad. La tipicidad es la adecuación de un hecho cometido a la descripción que de este hecho se hace en la ley penal, sólo los hechos tipificados en la ley penal como delitos pueden ser considerados como tales, ningún hecho por antijurídico que sea puede llegar a la categoría de delito sí, al mismo tiempo, no es típico es decir si no corresponde a la descripción contenida en una norma penal. (Francisco Muñoz, Mercedes García , 2010, pág. 251)

Consecuentemente, la tipicidad es la descripción conceptual de los hechos o de diferentes conductas o actos humanos que son prohibitivos ante las leyes, reglamentos o decretos, esta descripción constituye la estructura del tipo penal en la que deben realizarse sus elementos constitutivos el objetivo y el subjetivo.

“Es el acto antijurídico, porque esa conducta es contraria al derecho, pues lesiona un bien jurídico” (Albán, 2015, pág. 99). Se determina por toda aquella conducta típica que no está dentro de la norma, incluso como uno de los elementos positivos del delito ya que es considerada como un delito, en caso de que se dé un hecho delictivo que presuma de falta de antijuricidad esto no constituye delito alguno.

En el Código Orgánico Integral Penal, en su artículo 29 nos define a la antijuricidad como, “Para que la conducta penalmente relevante sea antijurídica debe amenazar o lesionar, sin justa causa, un bien jurídico protegido por este código” (Código Orgánico Integral Penal,

2022, pág. 15). Por lo tanto, la antijuridicidad no es más que la acción que se ha realizado este prohibitiva por el ordenamiento jurídico o por la normativa legal, dicho en otras palabras, que el acto que se cometió es contrario a derecho o a las leyes penales.

Una vez a firmada la tipicidad del caso real concreto, es decir una vez comprobada que el caso es susceptible en el supuesto de hecho del tipo del delito previsto en la norma penal el siguiente paso, en orden a la averiguación de si ese caso puede engendrar responsabilidad penal, la determinación de la antijuridicidad, es decir la constatación de que el hecho producido es contrario a derecho, injusto o ilícito. (Francisco Muñoz, Mercedes García , 2010, pág. 299)

La comprobación de la tipicidad de una conducta es un requisito básico para poder iniciar y continuar el proceso penal, por ejemplo, si un hecho no constituye delito, el caso investigado por parte de la fiscalía deberá ser archivado, al no encontrarse delito alguno.

El término antijuridicidad expresa la contradicción entre la acción realizada y las exigencias del ordenamiento jurídico. A diferencia de lo que sucede con otras categorías de la teoría del delito, la antijuridicidad no es un concepto específico del derecho penal, la antijuridicidad no es un concepto específico del derecho penal, sino un concepto unitario, válido para todo el ordenamiento jurídico, aunque tenga consecuencias distintas en cada rama del mismo. (Francisco Muñoz, Mercedes García , 2010, pág. 299).

La antijuridicidad es como la tipicidad, un elemento consustancial al delito sin el cual el acto realizado no puede ser considerado delictivo, en si son actos contrarios al orden jurídico, en otras palabras, la conducta humana vulnera un derecho reconocido por parte del estado.

“Y es el acto culpable, porque ese acto le puede ser imputado y reprochado a su autor” (Albán, 2015, pág. 99). Aquí la culpabilidad es un elemento básico que constituye el delito, incluso se puede decir que consiste en la omisión de la conducta que a su vez puede prevenir o evitar un daño; aquí existen formas de culpa que vendrían hacer la imprudencia cuando se realiza un delito por acción sin hacer nada para evitarlo, por negligencia cuando no se realiza una acción que otra persona en su lugar hubiera hecho, incluso la impericia cuando se puede carecer de algún conocimiento que hubiera sido necesario en ese momento y por último la inobservancia en caso de vulnerarse las leyes que ya están establecidas y es de conocimiento de la persona.

El Código Orgánico Integral Penal, en su artículo 34, define a la culpabilidad como, “Para que una persona sea considerada responsable penalmente deberá ser imputable y actuar con conocimiento de la antijuridicidad de su conducta” (Código Orgánico Integral Penal, 2022,

pág. 17). La culpabilidad en derecho penal no es más que el juicio de imputación personal, es decir aquí se da si es o no culpable de cometer dicho acto, como último elemento de tipo penal se agrupan todas las cuestiones relacionadas con las circunstancias específicas que, ocurriendo al momento de la comisión del hecho típico y antijurídico, ya calificado como típico y antijurídico, por cuanto determina finalmente la posibilidad del ejercicio de ius puniendi.

Existen determinados casos en los que el autor de un hecho típico y antijurídico queda exento de responsabilidad penal. Ello demuestra que junto la tipicidad y la antijuricidad, debe darse una tercera categoría en la teoría general del delito, cuya presencia es necesaria para imponer una pena. Esta categoría es la culpabilidad, una categoría cuya función consiste precisamente en acoger aquellos elementos referidos al autor del delito que sin pertenecer al tipo ni a la antijuricidad, son también necesarios para la imposición de una pena. (Francisco Muñoz, Mercedes García, 2010, pág. 349)

Por lo tanto, podemos decir que la culpabilidad, es el reproche que se hace a una persona por haber podido actuar de modo distinto a como realmente lo hizo. Esto en sí coloca al penalista de acusarlo de dos formas aceptar la capacidad que actúa libremente como culpable o negar la capacidad negando la culpabilidad como elemento o categoría del delito.

#### **4.4.1. Dolo**

“La resolución libre y consiente de realizar voluntariamente un acción u omisión prevista y sancionada por la ley” (Cabanellas, 2011, pág. 108). En este sentido el dolo constituye la premeditación de una conducta lesiva hacia un tercero, cuya finalidad es causarle ese daño de forma intencional a una persona o varias personas, esta acción es tipificada en la ley y por lo tanto tiene que ser sancionada como tal.

El conocimiento y voluntad de realizar los elementos de tipo completo de injusto que son el presupuesto de la prohibición y antijuricidad penal, es decir de realizar los elementos típicos positivos y objetivos con ausencia de causas de atipicidad y de justificación (Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, 2022).

Consecuentemente el dolo es la fuerza de voluntad de una persona de ocasionar un delito de manera intencional hacia una persona, actuación causa a la misma un daño irreparable o en ciertos casos la muerte este acto lo realice de forma consciente y con la intención de probar ese daño.

Jiménez de Asúa nos brinda una definición de dolo: Es la producción del resultado típicamente antijurídico con la consciencia que se está quebrantando el deber, con conocimiento de las circunstancias de hecho y del curso esencial de la relación de causalidad existente entre las manifestaciones humanas y el cambio en el mundo

exterior, con la voluntad de realizar la acción o con representación del resultado que se requiera. (Asúa, citado por, Torres, 2019, pág. 129).

Asúa define al dolo de una manera más amplia, haciéndonos entender que el dolo es el resultado antijurídico de un hecho, causado con intención de hacer daño, por una persona hacia otra dejando el resultado de un acto tipificado en la ley y este tipo de actos es sancionado con una pena.

En el artículo 26 del Código Orgánico Integral Penal se define al dolo como: “Actúa con dolo la persona que, conociendo los elementos objetivos del tipo penal, ejecuta voluntariamente la conducta” (Código Orgánico Integral Penal, 2022, pág. 16). El Código Penal aquí nos indica que la persona que actúa de forma voluntaria dolosamente conociendo los objetivos que se encuentran dentro del tipo penal, causando de esta forma daño a una persona de manera consciente e intencionalmente, este hecho es tipificado en nuestra legislación y castigado con una pena acorde a la infracción cometida.

El ámbito subjetivo del tipo del injusto de los delitos dolosos está constituido por el dolo. El término dolo tiene varias acepciones en el ámbito del derecho. Aquí se entiende simplemente como conciencia y voluntad de realizar el tipo objetivo de un delito, este concepto unitario del dolo no es, sin embargo, fácilmente aplicable en algunos casos límites entre el dolo y la imprudencia en los que tanto el elemento cognitivo, como el volitivo quedan desdibujados o son difícilmente identificables, pero se puede mantener que tanto el conocimiento como la voluntad son los elementos básicos del dolo (Francisco Muñoz, Mercedes García, 2010, pág. 267).

Consecuentemente, tal como nos manifiesta, en derecho el término Dolo se usa con diferentes significados, podemos entender que en derecho penal define como, la intención de cometer la acción típica prohibida por la ley que el resultado del mismo tiene una gran consecuencia que es una pena, dependiendo el tipo de delito que se cometa.

#### **4.4.2. Culpa**

“En sentido amplio se entiende por culpa cualquier falta, voluntaria o no de una persona que produce un mal o daño, en cuyo caso culpa equivale a causa” (Cabanellas, 2011, pág. 85). En tal sentido, la culpa es la omisión de la conducta implica un accionar imprudente y descuido de una persona, este a su vez provoca un mal o un daño por el accionar de la imprudencia, negligencia o impericia causándole el resultado de un daño y el mismo tiene que ser castigado o sancionado con una pena.

La culpa que concurre cuando se da una omisión voluntaria de diligencia que produce un resultado punible en cuanto que era previsible y pudo y debió preverse,

siendo reprochable al agente, el resultado dañoso en este caso tiene que estar tipificado en el código penal (Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, 2022).

Consecuentemente, podemos decir que la culpa es el accionar delictivo que se comete sin el debido cuidado, este a su vez puede ser por la imprudencia de una persona, negligencia del conductor o por la impericia de un tercero este hecho se produce sin intencionalidad de causar ese daño por parte del sujeto activo, este tipo de acto es sancionado por la ley penal.

“La culpa en su sentido más clásico y general nos es más que la ejecución de un acto que pudo y debió ser previsto y que por falta de previsión en el agente, produce un efecto dañoso” (Asúa, 1997, pág. 371). Por lo tanto, como nos manifiesta desde un punto de vista más general podríamos decir que la culpa, no es más que la acción u omisión de un acto sin el debido cuidado, del que se podría haber previsto el resultado dañoso, pero este acto era desconocido por el sujeto activo hasta el momento que se lo ejecuto.

“La culpa debe definirse como un comportamiento imprudente, negligente, imperito o inobservante de reglamentos o deberes cuyo cumplimiento corresponde al autor en el caso concreto” (Nuñez, 1999, pág. 193). Podemos entenderla a la culpa como acciones delictivas que se comete sin la intencionalidad de causar el mal o un daño, por ejemplo, podríamos decir cuando una persona que dispara por error a otra persona mientras limpia un arma de fuego, este por lo general es el ejemplo más común para poderla entenderla o definirla a la culpa.

En lo que respecta al Código Orgánico Integral Penal en el artículo 27 define a la culpa como: “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, 2022, pág. 16). Por lo tanto, la culpa es la omisión del debido cuidado de un hecho dañoso, este acto es sin la intencionalidad, pero no se evita las posibilidades del resultado dañoso, dicho resultado tendría que estar tipificado en nuestra ley penal para poder establecer la sanción que le corresponde.

La culpa presentó rápidamente un proceso de normativización anterior el desarrollo en la imputación dolosa. La configuración normativa de la culpa constituye aún hoy la interpretación dominante en la doctrina penal y como puede verse con facilidad, se diferencia sustancialmente de la comprensión que hemos asumido en los delitos dolosos no se trata de verificar el conocimiento del autor sino de determinar lo que éste debía conocer en función de exigencias normativas. El injusto del delito culposo paso de la previsión o posibilidad de previsión del causalismo a entenderse

como la infracción de un deber objetivo de cuidado que, a través de un nexo de contrariedad del deber, produce el resultado lesivo (García, 2019, pág. 556).

Con esta definición podemos entender a la culpa en un sentido más amplio ya que nos menciona que es el desarrollo de la imputación dolosa. La culpa no solo se trata de verificar el conocimiento de autor de quien, cometido el acto, sino más bien es de determinar lo que este debía conocer en función de las exigencias normativas.

#### **4.5. Accidentes de Tránsito**

“En términos generales, calidad secundaria, lo que no constituye la naturaleza o esencia de algo. Hecho imprevisto, suceso eventual y más especialmente cuando ocurre una desgracia. Es todo acontecimiento que ocasiona daño” (Cabanellas, 2011, pág. 8). Podemos decir que es uno de los acontecimientos un tanto violento, que son causados por los automotores que ocasiona daños materiales no solo para una sola persona si no varios involucrados o incluso este tipo de acto puede acabar con la vida de una persona.

Habría accidente de tránsito siempre que el evento se produzca con motivo de desplazamiento de una persona de un lugar a otra y por la acción del vehículo de tiro o silla del que aquella se valga para realizar dicho desplazamiento (Daray, 1989 , pág. 1).

Consecuentemente, de lo que señala esta definición conocemos algunas otras denominaciones de los accidentes de tránsito, tal como lo denominan otros autores, siniestro vial, accidente vial, colisión o como la más reconocida accidente de tránsito, entre otros términos este hecho o suceso ocurre cuando un vehículo automotor impacta contra uno o más cuerpos en la vía estos a su vez pueden ser vehículos, motocicletas, árboles, paredes muros, vayas entre otros, lo mismo que deja un resultado como daños materiales en sus vehículos o los involucrados, en ciertos casos quedan con lesiones de gravedad y en el peor de los casos hasta la muerte de los involucrados.

En términos generales accidente es un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño, en materia de tránsito accidente es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas (Vizcaíno, 2005).

Por lo tanto, consideramos como accidente de tránsito al suceso que se ocasiona por parte de una o más personas, o la vez de uno o varios cuerpos lo mismo que pueden ser ocasionados por lo general por los automotores, este suceso deja a personas heridas incluso puede causar la muerte de alguna y en muchos de los casos dejan daños materiales.

Por accidente de circulación de carreteras entra todo accidente en que intervenga uno más vehículos automotores y que este ligado a la circulación por vía pública, en un espacio abierto al público o en un espacio no público, pero abierto un determinado número de personas con derecho de un acceso al mismo. Los elementos de circulación por carretera son siete: 1.- se da entre uno o varios vehículos automotores, 2.- que circulen en la vía pública, 3.- en un espacio abierto al público, 4.- en un espacio no público, 5.- una o más víctimas, 6.- quien realiza la acción y causa el accidente. (Mansilla, 2016, pág. 6)

Un accidente de tráfico o tránsito, colisión/incidente/siniestro vial o automovilístico, entre otros términos, es un suceso que ocurre generalmente cuando un vehículo colisiona contra uno o más sectores de la vialidad (otro vehículo, peatón, animal, escombros del camino) u otra obstrucción estacionaria como un poste, un edificio, un árbol, entre otros. Estos accidentes a menudo resultan en daños materiales (daños a los vehículos involucrados o al objeto investido), daños humanos (lesiones de diversa gravedad, discapacidad o muerte), así como costos financieros tanto para la sociedad como para las personas involucradas.

Como antecedentes históricos encontramos en la revista de Turbo, 2018, donde nos destaca y nos da una pequeña reseña acerca de los accidentes de tránsito en la causa de muerte más relevante en el mundo ya que mueren de 1.2 millones de personas y 35 millones resultan heridas a consecuencia de accidentes de tránsito, con coste económico aproximado de 518 millones de dólares anuales como lo que representa un promedio de 1.5% del (PBI). Estas cifras aumentaron un 65% en los próximos 20 años como de no existir un compromiso con la prevención y precaución tanto como conductores o peatones que también provocan este tipo de muertes.

El año 1896 pasará a la historia no sólo porque se impuso la primera multa sino porque, desgraciadamente, también se contabilizó el primer muerto por accidente de tráfico por un automóvil con motor. El día 17 de agosto, Bridget Driscoll se encontraba junto al Crystal Palace, en Londres, cuando un vehículo, que, aunque declaró que circulaba a 6.4 km/h, todo parece indicar que superaba esa velocidad, la arrolló cuando paseaba con su hija May. El resultado fue fatal porque Bridget murió como consecuencia del accidente a la edad de 45 años e inició la enorme lista de fallecidos por accidente de tráfico que hoy sigue siendo uno de los problemas más graves del mundo.

El Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, define en su Artículo 392 a los Accidente de Tránsito como: Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causa y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando

personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2017, pág. 80).

Es la única definición jurídica que nos brindan acerca de lo que es un accidente de tránsito, tal como lo define el Reglamento, podemos decir que al igual como lo abarcan los tratadistas, los accidentes de tránsito no son más que hechos violentos, sucesos indebidos ocasionados por los automotores entre los cuales uno impacta contra otro o en algunos casos estos impactan contra personas, animales, escombros en el camino, postes, árboles y un sin número de obstrucciones en la vía, estos hecho a su vez dejan gran perdidas para las personas tanto materiales como en los peores casos la vida de alguna persona.

#### ***4.5.1. Choque***

“Encuentro violento de dos cosas, del que suelen derivar daños para ambas, y a veces lesiones o muerte de personas. Los frecuentes de los automóviles se consideran en accidente de tránsito” (Ossorio, 1999, pág. 251). Por lo tanto, podemos entender que este término es usado para señalar los accidentes de tránsito, accidentes automovilísticos entre otros, por el cual es el acto mediante el cual dos o más elementos que se encuentran circulando ya sea de manera continua o por sentido contrario, se impactan de manera violenta y repentina ocasionando daños materiales.

“Encuentro violento de una cosa con otra” (REA, 1992, pág. 652). Para la Real Academia Española, menciona una definición un poco concreta sobre el choque, pero podemos decir que, si es un encuentro violento de una cosa con otra, esto puede ser en tanto un automóvil con un cuerpo que se encuentra en estado de reposo que puede ser un árbol, muro, borde o inclusive un mismo automóvil y este acto deja consigo mismos daños materiales y en casos un poco mayor hasta la muerte de una persona.

Cuando un vehículo en movimiento se impacta con un objeto que es parte de la vía como ejemplo: valla, muro, cuneta, u objetos que por diferentes razones pueden presentarse en la vía como troncos, rocas, árboles caídos, e inclusive se puede producir un choque contra un bien inmueble que puede ser casa, pared o cercamiento ( Sotomayor, Vivar, Arguello, 2020, pág. 38).

Tal como lo hemos venido mencionado, es el encuentro violento que es provocado por un vehículo, el mismo que se impacta entre dos o más cuerpos los mismo que pueden ser, un árbol, cerca, muro balla incluso hasta causando daños a la propiedad privada como una casa

una cerca entre algunos otros objetos que obstaculizan el tránsito, este resultado deja cuantiosos daños materiales y en los casos mayores provocando la muerte de personas.

Lo define al choque como: La principal causa es por pérdida del control del vehículo. Puede deberse a la falta en el cálculo de los espacios libres: al frente, costados, atrás e incluso, sobre el techo del mismo o que se ha perdido el control por no llevar una velocidad razonable y prudente, y/o por no estar en buenas condiciones físicas o mentales (Zapata, 2007, pág. 29).

Consecuentemente, esta definición nos plasma otro concepto de lo que es el choque, podemos entenderlo como el hecho que se da mediante el cual es la pérdida del control del vehículo ya seas estas causas como el exceso de velocidad que son una de las más frecuentadas en este tipo de hechos, otras causas que se dan son por la negligencia por parte del conductor al no ser los chequeos o tenerlo en buen estado a su vehículo provocando así este tipo de accidentes estas entre algunas otras son las más frecuentes.

Este tipo de accidentes generalmente se produce por las siguientes causas: Por detención intempestivas del vehículo de adelante, por girar repetidamente sin realizar ningún tipo de señal y por retroceder repentinamente luego de estar detenido. Este tipo de accidentes se los puede evitar, manteniendo siempre una distancia segura, conduciendo a una velocidad razonable y prudente; permanecer atento a las acciones del conductor del vehículo que circula delante nuestro (Burneo, 2013, pág. 58).

Por lo tanto, para este doctrinario, nos dice que los accidentes viales, choques entre otros se producen más por la falta de atención al momento de conducir un vehículo estas causas se dan más cuando están con la vista en el teléfono y no ven las causas que esto ocasiona al estar entretenido con el celular no se dan cuenta de las maniobras que puede realizar el conductor de adelante o si algún otro vehículo sale de parquear etc. Existe muchas causas por las cuales se dan los choques por la negligencia por parte del conductor al no estar con los cinco sentidos al momento de conducir.

El Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 392, define al choque como: “Es el impacto de dos vehículos en movimiento” (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2017). Consecuentemente, para ser el único concepto jurídico que podemos encontrar en nuestra ley, es bien concreto ya que solo nos menciona que es un impacto entre dos vehículos, pero con las definiciones anteriores podemos agregar que es un hecho violento entre dos cuerpos como lo define estos pueden ser tanto un vehículo con algunos otros objetos dejando como resultado daños materiales.

“Choque posterior o por alcance: Es el impacto de un vehículo al vehículo que le antecede” (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2017). Podemos decir que es el impacto que existe cuando un vehículo le impacta con la parte frontal, en la parte posterior a otro vehículo o en otras palabras el vehículo que este delante impacte la parte trasera siempre y cuando estos estén en movimiento.

“Choque frontal longitudinal: Impacto frontal de dos vehículos, cuyos ejes longitudinales coinciden al momento del impacto” (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2017). Este impacto es un poco más fuerte ya que se produce de frente entre dos vehículos y los ejes longitudinales de los vehículos son opuestos y coincidentes, este tipo de acto se da por invadir una vía o el carril opuesto o por hacer un adelantamiento o rebaso indebido en la vía, dejando así cuantiosos daños materiales para ambas partes incluso puede probar la muerte de uno de los conductores por el impacto del choque.

“Choque lateral angular: Es el impacto de la parte frontal de un vehículo con la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo diferente a 90 grados” (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2017). Este tipo de impacto es cuando se produce entre la parte frontal de un vehículo y la parte lateral de otro, formando la prolongación imaginaria de los ejes longitudinales de los vehículos un Angulo mayor o menor de 90 grados, dejando como resultado daños en la parte frontal de un y por el otro pueden ser ambas puertas del vehículo.

“Choque lateral perpendicular: Es el impacto de la parte frontal de un vehículo contra la parte lateral de otro, que al momento del impacto sus ejes longitudinales forman un ángulo de 90 grados” (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2017, pág. 84). Este tipo de impacto se da más en las intercepciones al momento de contravenir una señal de tránsito como un semáforo en rojo, un pare, o ceda el paso este tipo de acto son los más comunes dejando como resultados daños para ambos involucrados.

#### **4.5.2. Colisión**

“Choque de dos vehículos u otros cuerpos” (Cabanellas, 2011, pág. 59). Consecuentemente, en esta definición es un tanto similar a la del choque ya que nos dice que es el acto entre dos vehículos, pero podemos agregar que este un acto violento entre dos o más cuerpos, este tipo de actos se da muy a menudo y los involucrados siempre son algunos vehículos por hacer un frenado o una maniobra brusca el primer vehículo involucrado.

“Del latín *collisio-onis* de *collidere*, chocar, rozar. Choque de dos cuerpos” (REA, 1992, pág. 509). Es el impacto consecutivo que se da entre dos o más vehículos los cuales deja como resultado cuantiosos daños materiales para todos los involucrados o en algunos casos puede

resultar con lesiones muy graves incluso puede provocar la muerte de alguno de ellos por la fuerza del impacto.

Denomínese así al encuentro violento entre dos o más vehículos en movimiento, pudiendo derivarse además en:

Frontales: es el tipo de colisión que se produce cuando dos vehículos en movimiento impactan en su zona delantera en función del cual sea el punto de colisión entre ambos.

Centrales: cuando el impacto se da casi de manera perfecta frontalmente entre dos vehículos en movimiento.

Excéntrica: cuando el impacto se da entre los dos vehículos en movimientos, pero los ejes formales son paralelos, pero no coincidentes.

Por alcance: se da cuando hay múltiples impactos entre dos o ms vehículos, es decir un vehículo impacta a otro en la parte posterior y este a su vez impacta por la parte posterior a un tercero ( Sotomayor, Vivar, Arguello, 2020, págs. 39-40).

Por lo tanto, colisión es la situación en la cual se involucran dos o más automóviles que se impactan entre si uno encima del otro, un claro ejemplo podemos decir, imaginémonos que un vehículo viene a exceso de velocidad mientras que en la parte de adelante existen dos vehículos circulando a una velocidad moderada, en uno de los casos el primer vehículo reduce la marcha inesperadamente y eso no le da tiempo al vehículo que vine a exceso de velocidad para detenerse y es ahí donde se impacta en la parte detrás del vehículo de adelante provocando que este a su vez golpee algún otro vehículo.

El Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en su artículo 392, define a la colisión como, “Impacto de más de dos vehículos” (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2017, pág. 84). Al igual como la definición de lo que es el choque, nos señala una corta definición de lo que se podría decir como colisión, pero como ya hemos explicado anteriormente no es más que un hecho violento que se da entre algunos cuerpos estos pueden ser más de dos, provocando pérdidas materiales para todos los involucrados.

#### ***4.5.3. Atropellamiento***

“Pasar por encima de una persona. Se dice especialmente en casos de accidentes de peatones por obra de los vehículos” (Ossorio, 1999, pág. 95). Consecuentemente, podemos decir que es el acto por el cual un vehículo en movimiento embiste, (es decir, cuando lo atropella) El atropellamiento alguna de las veces tiene como resultado la muerte de una persona donde se vulnera el derecho a la vida e incluso la paz y tranquilidad de la sociedad, generando

un tipo de inseguridad, al tomar en cuenta que no se puede evadir este tipo de sucesos ya que es una de las consecuencias que se dan al producirse este trágico accidente.

“Pasar precipitadamente por encima de alguna persona, alcanzar violentamente un vehículo a personas o animales chocando con ellos y ocasionándoles, por lo general daños” (REA, 1992, pág. 228). Por lo tanto, es un hecho que se produce cuando un automotor logra pasar por encima de una persona, de animales o incluso genera algún tipo de daño a los bienes materiales, este suceso es el resultado de una acción que violenta la integridad de las personas especialmente cuando un vehículo logra pasar a alta velocidad sin poder detener el mismo al momento de percatarse a una persona, aunque a veces también se puede manifestar esta acción al momento que los peatones no respetan el paso prohibido de los semáforos y de manera irresponsable colaboran para que se de este tipo de accidentes al momento de cruzar la calle.

“Sucede cuando un vehículo en movimiento que puede ser un carro, una moto, una bicicleta, embiste a un peatón, mismo que puede estar parado o en movimiento” ( Sotomayor, Vivar, Arguello, 2020, pág. 41). Uno de los factores que acarrea este tipo de sucesos es la velocidad que tiene el impacto, incluso la forma delantera que posee el vehículo es uno de los materiales que influye en el tipo de lesiones que van a ser causadas al peatón al momento de producirse este atropellamiento.

Relacionado con la conducta del peatón en el tránsito. Los peatones aparecen al paso de un vehículo en las partes más inesperadas y repentinamente: los ancianos por su condición física se mueven con lentitud, muchas veces no escuchan ni ven. Los niños por su naturaleza inquieta actúan irreflexivamente en la calle, otro problema son las personas embriagadas o drogadas. (Zapata, 2007, pág. 30).

Consecuentemente, podemos decir que en ciertos casos no se da por la negligencia por parte del conductor, si no tal como lo define Zapata nos dice que los peatones aparecen de una manera inesperada y repentinamente, esto no le da al conductor de hacer alguna reacción o una maniobra evasiva ahí es donde se produce este hecho lamentable que viene a ser el atropellamiento, este hecho común mente más se da más con las personas de la tercera edad ya que no cuenta con una condición física buena, en los niños igual por algún descuido de la persona que está a su cargo en eso momento por algún descuido los niños actúan de manera inquietante y también con las personas que se encuentran en estado de embriaguez o que hayan consumido sustancia psicotrópicas.

El Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en el artículo 392 define al atropellamiento como: “Acción por la cual un vehículo pasa con su rueda o ruedas por encima del cuerpo de una persona o animal” (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre

Tránsito y Seguridad Vial, 2017, pág. 81). Podemos decir que como primer punto las personas que salen en un automotor no salen a cometer este tipo de actos, si no a veces se da, por parte de la imprudencia del peatón, por lo tanto, este hecho violento se produce sin intención por parte del conductor, ya que como algunos autores nos mencionan que los peatones se cruzan por zonas no establecida como es un paso cebra un puente peatonal entre otras.

Por lo tanto, un punto importante que podemos destacar es que en nuestro análisis de sentencia se efectuó un atropellamiento, en donde el señor M.E.O.O. Quien conducía un medio de transporte tipo bus de servicio público, quien circulaba por su carril izquierdo en sentido este oeste y al llegar a la altura de una intersección impacta i/o atropella la humanidad de la señora R.A.Z.O.

#### ***4.5.4. Rozamiento***

“Es el rozamiento entre los laterales de dos vehículos, puede darse cuando los vehículos circulan en el mismo sentido o en el sentido contrario” ( Sotomayor, Vivar, Arguello, 2020, pág. 41). Es el contacto, fricción o roce de la parte lateral de la carrocería de un vehículo en movimiento con un objeto fijo o un vehículo estacionado, este accidente genera únicamente daños materiales menores en el vehiculó impactado. Existen dos tipos de roce el positivo y el negativo tenemos entendido que el positivo se da entre dos vehículos que circulas en el mismo sentido provocando la rozadura y el negativo en cambio es cuando uno de los vehículos circula en sentido contrario.

El Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, en el artículo 392 define al rozamiento como: “Es la fricción de la parte lateral de la carrocería de un vehículo en movimiento con un vehículo estacionado o un objeto fijo” (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2017, pág. 90). Este tipo de impacto sucede entre dos cuerpos los mismo que pueden ser dos automotores o algún cuerpo fijo como un poste un árbol un muro etc., este hecho se da por imprudencia por parte del conductor donde se produce el roce de con algún otro automotor u objeto.

#### ***4.5.5. Perdida de Pista***

El Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial en el artículo 392 define a la perdida de carril como: “Es la salida del vehículo de la calzada normal de circulación” (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2017, pág. 90). Consecuentemente, como lo define el reglamento de tránsito, es la salida del automotor de la vía de circulación, que por lo generalmente este hecho tiene como resultado el volcamiento del vehículo, este tipo de acto se da más cuando existen excesos de velocidad al momento de

conducir un automotor y cuando el conductor se encuentra en estado de embriaguez o al haber ingerido una sustancia psicotrópica.

#### **4.5.6. Volcamiento**

“Es el accidente de tránsito a consecuencia del cual la posición del vehículo se invierte o este cae de forma lateral” (Burneo, 2013, pág. 60). Por lo tanto, este tipo de actos son los más comunes y aterradores de accidentes de tránsito en las carreteras de nuestro país, este hecho se da por el exceso de velocidad quedando como resultado que el automotor literalmente da vuelta sobre sí mismo, aterrizando de manera brusca en sus lados laterales o de techo. Este hecho provoca a las personas graves lesiones y en el mayor de los casos hasta la muerte de todos los ocupantes.

“Accidente a consecuencia del cual la posición de vehículo se invierte o este cae lateralmente” (Zapata, 2007, pág. 30). Como lo manifestamos anteriormente es un hecho brutal inesperado para las personas u ocupantes que van dentro de un automotor ya que al momento que ocurre este hecho en el mayor de los casos algunas personas salen arrojadas por las ventanas ya que no usan el cinturón de seguridad de los automotores provocándose graves fracturas, lesiones y hasta inclusive la muerte de misma.

El Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en el artículo 392 define al volcamiento como: “Accidente a consecuencia del cual la posición del vehículo se invierte o este cae lateralmente”. (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2017). Por lo tanto, este tipo de hecho es causado cuando el conductor del vehículo pierde el control o sale de la carretera o vía, este tipo de acto también es el que más a menudo se encuentra en las carreras ya sea por el estado de vía o por el exceso de velocidad, es considerado como este tipo de accidentes con el número de muertes que más registra o deja graves secuelas sobre quienes han sufrido un suceso de estos, específicamente se da más en los medios de transporte de buses provinciales.

Las causas más comunes por las cuales se desencadena este tipo de accidentes son las siguientes, como primero tenemos por la negligencia por parte del conductor en la carretera:

Fatiga

El exceso de velocidad

La falta de atención en la carretera

Por exceso de carga, esto se da en los medios de transporte de carga pesada.

#### **4.5.7. Estrellamiento**

El Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en el artículo 392 define al estrellamiento como: “Impacto de un Vehículo en movimiento contra otro

estacionado o contra un objeto fijo” (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2017, pág. 86). Consecuentemente, este acto es una de las formas más mortales de los accidentes de tránsito, además de que deja cuantiosos daños materiales, este hecho generalmente se produce por el exceso de velocidad, lo que no le da al conductor tiempo para que reaccionar para evitar el impacto, o ciertas ocasiones por no contar con las condiciones físicas de su vehículo como (llantas o frenos) y por conducir en estado etílico.

#### ***4.5.8. Siniestro de Tránsito***

“Hecho productor de destrucción o daño grave que sufren las personas o las cosas por causa fortuita” (Ossorio, 1999, pág. 897). Por lo tanto, los siniestros de tránsito no son más que los hechos que se pueden haber previsto o evitado, son situaciones previsibles, consecuentemente estamos hablando de que son hechos por el error humano que provoca otro hecho.

Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno. (Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2017)

Un siniestro en si es todo hecho o eventualidad que pueda sufrir con un vehículo o automotor y es el termino más común para reportar un accidente de tránsito. Este hecho deja consigo un sin número de perdida materiales, lesiones de diversa gravedad y en los casos más extremos deja un sin número de muertes.

Una reseña histórica de lo que nos deriva la Agencia Nacional de Tránsito, El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) del cual es miembro el Ecuador, utiliza el término "Siniestro de tránsito", terminología consensuada para definir cualquier hecho de tránsito con implicación de al menos un vehículo en movimiento, que tenga lugar en una vía pública o en una vía privada a la que la población tenga derecho de acceso, y que tenga como consecuencia al menos una persona herida o muerta. Un suicidio o intento de suicidio no se considera un accidente, sino un incidente causado por un acto deliberado de infligirse lesiones mortales. Sin embargo, si un suicidio o un intento de suicidio causan heridas a otro usuario, entonces el incidente debe ser considerado un accidente con víctimas. Se incluyen: las colisiones entre vehículos; entre vehículos y peatones; entre vehículos y animales u obstáculos fijos; los siniestros viales con la intervención de sólo un vehículo; y las colisiones con vehículos ferroviarios. Las colisiones múltiples se contabilizan como un solo hecho de tránsito si las

colisiones se suceden en un periodo de tiempo muy corto. Se excluyen los hechos de tránsito con sólo daños materiales. Se excluyen los actos terroristas.

#### **4.6. Muerte Culposa**

La muerte culposa al igual que la conducta culposa es entendida como la fatal de intención por el sujeto activo de provocar las consecuencias lesivas o daño en el acto que emprende, por lo que se dice que no se buscó intencionalmente resultado de una acción. ( Vargas, Flores,Delgado, Vargas, 2021, pág. 15)

Esta definición es algo concreta al mencionarnos lo que la muerte culposa, es aquel que se comete sin la intención de causar un daño o hacer un daño, aunque este se haya producido por un descuido o imprudencia que da lugar como resultado a un accidente el mismo que conlleva consecuencias legales como una pena.

La muerte culposa será como establece la doctrina en infracción del deber objetivo de cuidado coma este deber objetivo de cuidado conlleva una responsabilidad y prudencia en este caso a la hora de conducir o llevar el volante de un automóvil o medio de transporte. ( Vargas, Flores,Delgado, Vargas, 2021, pág. 17)

Podemos decir, que la muerte culposa no es más que aquel que se comete sin ninguna intención de causar un daño o hacer un daño y que se debe a un descuido o como tal a una imprudencia por parte de una persona, dicho esto este delito se sanciona con sanciones y penas.

Zaffaroni, la define a la muerte culposa como delito culposo en su obra Manual del derecho Penal. “el tipo culposo no individualiza la conducta culposa por la finalidad sino porque en la forma en que se obtiene esa finalidad se viola un deber de cuidado” (Zaffaroni, 2006, pág. 427). Por lo tanto con esta definición que en consecuencia ninguna persona sale con la intención de causar la muerte a otra persona ya sea a una o algunas y a estos hechos los conocemos como delitos culposos porque actúa con el cometimiento de culpa, pero sin la intención de causarle ese daño, para evitar tenemos que salir tanto conductor como peatón con precaución.

En base a la muerte culposa establecido en el Código Orgánico Integral Penal en lo que respecta al artículo 377: La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionado con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez complica la pena privativa de libertad (Código Orgánico Integral Penal, 2022, pág. 113).

Podemos definirla también como la muerte por negligencia al verse causada por un acto imprudente de otra persona, en este caso provocado por un accidente de tránsito, incluso se estaría violentando de primera mano el derecho a la vida que es un derecho universal; así mismo

se infringe de esta manera el Código Orgánico Integral Penal donde se le aplicará al infractor una pena acorde que sea relativa al delito.

#### **4.7. Infracciones de Tránsito**

“Transgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una ley pacto o tratado. Denominación del recurso de casación fundados en la transgresión o incorrecta interpretación de ley o doctrina legal” (Cabanellas, 2011, pág. 164). Por lo tanto, podemos decir que una infracción de tránsito no es más que el incumplimiento de la normativa de circulación de vehículos los cuales tiene como resultado una sanción y en las infracciones más graves puede acarrear una pena privativa de libertad para la persona que viole este tipo de acto.

“Acción u omisión, definida por la ley penal y castigada con ciertas penas estrictamente fijadas también por ella” (Enciclopedia Jurídica , 2020). Como lo mencionamos las infracciones de tránsito son de una diversa índole, es la violación de la normativa o reglamentos que como resultado de estas el infractor ya sea este el conductor tiene que ser sancionando conforme a las leyes penales y a la circunstancia por la cual cometió o violó dicha ley las mismas que tiene que estar tipificada para que se lo pueda sancionar o privarlo de su libertad al conductor.

“Transgresión, violación o quebrantamiento de alguna ley, pacto o tratado. Toda persona es responsable de las infracciones que comenta, y por lo tanto en las penas respectivamente señaladas o en la obligación de resarcir los daños y perjuicios así ocasionados” (Ossorio, 1999, pág. 495). Entendemos como infracción al acto que comete una persona, infringiendo o quebrantando las leyes vigentes y este a su vez tiene como resultado o como consecuencia una amonestación que puede ser una sanción o privarlo de su libertad al infractor.

Son acciones u omisiones que pudiendo y debiendo ser previstas, pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos y más disposiciones de tránsito. (Zapata, 2007, pág. 17). Por lo tanto, las infracciones más comunes que se dan son las infracciones de tránsito, donde se infringe normas referentes al tránsito vehicular, un claro ejemplo una de las más comunes es exceder los límites de velocidad establecidas para cada vehículo, conducir bajo los efectos del alcohol, entre otras, pero a estas las consideramos como las más comunes y recurrentes referentes a las infracciones de tránsito.

En base al artículo 371 del Código Orgánico Integral Penal, define a las infracciones como: “son infracciones de tránsito las acciones culposas producidas en el ámbito de transporte y seguridad vial” (Código Orgánico Integral Penal, 2022, pág. 112). Por lo tanto, podemos decir que las infracciones de tránsito se clasifican en delitos y contravenciones, estas a su vez son de carácter penal, por transgredir o desobedecer tanto la normativa, como el código penal, leyes,

reglamento de tránsito establecidos, por lo cual como resultado conlleva una sanción y en los casos mayores se lo priva de su libertad al infractor.

#### **4.8. Las Contravenciones**

“Falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley” (Cabanellas, 2011, pág. 78). Por lo tanto, contravención no es más que el actuar de manera contrapuesta a la ley, es la acción que comete una o más personas, que se oponen de manera contraria a la norma claramente tipificada ya sea estas en códigos, leyes, decretos, reglamentos u ordenanzas.

“Del latín, contravenio, is, ire, oponerse. Acción u omisión contraria a lo que dispone una norma de derecho ya sea esta una ley, un decreto, un reglamento o una sentencia judicial” (Soberanes, 1983). Por lo tanto, la contravención es el acto de sobrellevar una contradicción a la norma legal, a lo que esta prescrito y tipificados en los códigos, leyes decretos reglamento u otros, este acto de contracción tiene como resultado una sanción tal como los establecen las leyes penales.

##### ***4.8.1. Contravenciones de Tránsito de Primera Clase***

Sera sancionado con una pena de libertad de tres días, multa de un salario básico unificado del trabajador (equivalente a US\$425) y la perdida de diez puntos en su licencia de conducir.

1. La persona que conduzca sin haber obtenido licencia.
2. La o el conductor que falte de obra a la autoridad o agente de tránsito.
3. La o el conductor que, con un vehículo automotor, exceda los límites de velocidad fuera del rango moderado.

Estas contravenciones pertenecientes al Art. 386. Del Código Orgánico Integral Penal, son las de mayor sanción al momento de que se llegue a cometer la contravención ya que se lo priva de libertad al conductor que contravenga la ley.

##### ***4.8.2. Contravenciones de Tránsito de Segunda Clase***

Será sancionados con multa del cincuenta por ciento (50%) de un salario básico unificado del trabajador en general (equivalente a US\$ 225) y la reducción de nueve puntos a su licencia de conducir.

1. La o el conductor que ocasione un accidente de tránsito del que el resulten solamente daños materiales cuyos costos sean inferiores a dos (SBU).
2. El conductor que conduzca con una licencia caducada, revocada o suspendida.
3. La persona adolescente, mayor a dieciséis años, que posea un permiso de conducción que requiera compañía de un adulto que posea licencia y no cumpla con lo normado.

4. El conductor extranjero que habiendo ingresado legalmente al país se encuentre brindando servicio de transporte comercial dentro de las zonas de frontera.
5. El conductor que exceda el número de pasajeros o volumen de carga de capacidad del automotor.

Estas contravenciones pertenecen al Art. 387. Del Código Orgánico Integral Penal, estas contravenciones al igual que las primeras tiene un grado de sanción mayor referente a las demás ya que se le exige al contraventor que pague una multa de un 50% de un SBU, estas contravenciones se dan más al momento de cumplir con la renovación de la licencia de conducir y al momento de causar un accidente donde el resultado solo sea por daños materiales.

#### ***4.8.3. Contravenciones de Tránsito de Tercera Clase***

Será sancionados con multa del cuarenta por ciento (40%) de un salario básico unificado del trabajador (equivalen US\$ 170).

1. El conductor que detengan o se estacionen en zonas que entrañen peligro como curvas o puentes túneles etc.
2. El conductor que cause daño a la vía pública.
3. El conductor que derrame alguna sustancia o material deslizante en la vía pública.
4. El conductor que transporte material inflamable explosivo o peligroso en vehículos no autorizados.
5. La persona que construya reductores de velocidad en las vías sin previa autorización.
6. Las personas que dañen las vías de circulación dejando escombros o no retiren el material de construcción.
7. El conductor que circule con personas colgadas en los estribos, pisaderas o baldes de camionetas.
8. El conductor de transporte público que no porte con las franjas retro reflectivas previas en los reglamentos de tránsito.
9. El conductor de transporte público o comercial que se niegue a brindar el servicio.

Estas contravenciones pertenecen al Art. 388. Del Código Orgánico Integral Penal, estas se dan más cuando el conductor transporta sustancias no permitidas en vehículos no autorizados para dicho transporte, también una de las más frecuentes es cuando el conductor de un vehículo tipo camioneta lleva gente colgada en los estribos o en el balde del vehículo.

#### ***4.8.4. Contravenciones de Tránsito de Cuarta Clase***

Serán sancionado con multa equivalente al treinta por ciento (30%) de un salario básico unificado del trabajador en general (equivalente 127.5).

1. El conductor que desobedezca las ordenes de los agentes de tránsito.

2. Las personas que adelante a otro vehículo en zonas o sitios peligrosos.
3. La o el conductor que altere la circulación vehicular.
4. Los conductores de transporte escolar que no porten elementos distintivos y luces especiales.
5. El conductor que falte de palabra a la autoridad.
6. El conductor que exceda moderadamente los límites de velocidad.
7. El conductor que conduzca un automotor que no cumpla las condiciones técnico-mecánicas.
8. Los conductores de motocicletas, motonetas, bicimotos que no utilicen adecuadamente el casco de seguridad homologado.
9. Las personas que conduzcan un automotor sin las placas de identificación o con las placas ocultadas o alteradas.

Estas contravenciones pertenecen al Art. 389 del Código Orgánico Integral Penal, estas contravenciones son más frecuentes cuando el conductor desobedece al agente de tránsito, cuando hace adelantamientos en sitios no permitidos, los conductores de motocicletas que no porten consigo el casco de seguridad, son las contravenciones con un mayor índice de citaciones a nivel nacional.

#### ***4.8.5. Contravenciones de Tránsito de Quinta Clase***

Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento (15%) de un salario básico unificado del trabajador en general (equivalente US\$ 63.75).

1. El conductor que al descender por una pendiente apague el automotor.
2. El conductor que evite el pago de los peajes.
3. El conductor que invada el carril de circulación normal.
4. El conductor que obstruya el paso de los vehículos de emergencia.
5. El conductor de un taxi que no utilice el taxímetro las veinticuatro horas del día o altere su funcionamiento.
6. El conductor que no exija el uso del cinturón a los ocupantes o acompañantes.
7. El conductor que lleve en sus brazos a niños u objetos.
8. El conductor de un vehículo de servicio público que conduzca el vehículo oficial fuera de las horas de oficina sin portar el respectivo salvoconducto. Espacio
9. El conductor que invada con su vehículo circulando en las vías de acceso a los ciclistas.
10. El conductor de motocicletas, motonetas o bici motos que transporten un número de personas superior a la capacidad permitida.
11. La persona que altere la circulación y la seguridad peatonal por obstruir la vía pública.

12. La o el conductor que deje en el interior de su vehículo a niñas o niños solos sin la supervisión de una persona adulta.

Estas contravenciones pertenecen al Art. 390, del Código Orgánico Integral penal, las más frecuentes son por el no exigir a los ocupantes de un automotor el uso del cinturón de seguridad, el conductor que lleve consigo en sus brazos a niños, a los motociclistas que excedan el número de pasajeros ya que con la nueva reforma solo puede circular una persona en una motocicleta.

#### ***4.8.6. Contravenciones de Tránsito de Sexta Clase***

Sera sancionada con una multa equivalente al diez por ciento (10%) de un salario básico unificado del trabajador en general (US\$ 42,5).

1. La o el conductor de un vehículo automotor que circule contraviniendo las normas previstas relacionadas con la emanación de gases.
2. La o el conductor que invada el carril de circulación de los buses de transporte público.
3. La o el conductor que no porten consigo mismo en su vehículo un botiquín de primeros auxilios y un extintor de incendios tal como lo establece el reglamento de tránsito.
4. La o el conductor que estacione su vehículo en sitios prohibidos, para el uso exclusivo de personas con discapacidad mujeres embarazadas.
5. La persona que obstaculice el tránsito vehicular al quedarse sin combustible.
6. La persona que conduzca o instale sin autorización del organismo competente en los vehículos particulares o públicos sirenas o balizas de cualquier tipo.
7. La persona que conduzca un vehículo con vidrios con películas antisolares oscuras, polarizados o cualquier tipo de adhesivo que impidan la visibilidad del conductor excepto los autorizados en el reglamento correspondiente o cuyo polarizado de origen sea de fábrica.
8. La o el conductor que utilice el teléfono celular mientras conduce.
9. La o el conductor de transporte público de servicio masivo que incumpla con las tarifas fijadas por la ley.
10. La o el conductor que no encienda las luces de vehículo en horas de la noche o conduzca en sitios oscuros como túneles con las luces apagadas.
11. La o el conductor, controlador o ayudante de transporte público que maltrate de obra que maltrate de obra o de palabra a los usuarios.
12. La persona que conduzca un vehículo automotor sin portar su licencia de conducir.

Estas contravenciones pertenecen al Art. 391, del Código Orgánico Integral Penal, las mismas que son más frecuentes son el que invada el carril de circulación del bus público, el

conductor que no lleve consigo el botiquín de primeros auxilios, el conductor que haga uso del celular son las citaciones más comunes a nivel nacional.

#### **4.8.7. Contravenciones de Tránsito de Séptima Clase**

Será sancionado con multa equivalente al cinco por ciento (5%) de un salario básico unificado del trabajador en general (equivalente US\$ 21.25).

1. La o el conductor que use inadecuadamente la bocina u otros dispositivos sonoros u otros dispositivos sonoros contraviniendo las normas referentes a la emisión de ruidos.
2. La persona con discapacidad que conduzca un vehículo adaptado a su discapacidad sin la identificación o distintivo correspondiente
3. La o el conductor de un vehículo de servicio público que no presente la lista de pasajeros cuando se trate de transporte público interprovincial o internacional.
4. La o el peatón que en las vías públicas no transite por las aceras o sitios seguridad destinados para el efecto.
5. La o el peatón que ante las señales de alarma o toque de sirena de un vehículo de emergencias no deje la vía libre.
6. La o el ciclista o motociclista que circule por sitios en los que no le esté permitido.
7. La o el comprador de un vehículo automotor que no registre, en el organismo de tránsito correspondiente, el traspaso del dominio del bien, dentro del plazo de 30 días contado a partir de la fecha del respectivo contrato.
8. La o el conductor de un vehículo que instale luces, faros o neblineros en sitios prohibidos del automotor sin la respectiva autorización.

Estas contravenciones pertenecen al Art.392, del Código Orgánico Integral penal, estas son contravenciones de menor rango de sanción ya que no son muy graves, por lo general más se dan por el mal uso de la bocina del automóvil, por instalarle luces o neblineros no permitidos, son las causas más frecuentes que se dan.

Tabla. N. 1

CONTRAVENCION	PUNTOS SANCION	O	MULTA
Contravenciones de tránsito de primera clase.	Reducción de 10 puntos a su licencia y 3 días de cárcel		1 SBU (US\$425)
Contravenciones de tránsito de segunda clase	Reducción de 9 puntos a su licencia.		50% SBU (US\$ 225)

Contravenciones de tránsito de tercera clase	X	40% SBU (US\$ 170)
Contravenciones de tránsito de cuarta clase	X	30% (US\$ 127.5)
Contravenciones de tránsito de quinta clase	X	15% (US\$ 63.75)
Contravenciones de tránsito de sexta clase	X	10% (US\$ 42.5)
Contravenciones de tránsito de séptima clase.	X	5% (US\$ 21,25)

Fuente. Código Orgánico Integral Penal

Por: Christopher Andrey Yanza Banda

#### 4.9. El Conductor

“Quien conduce, en diversas acepciones, en especial, porteador, transportador. Quien guía un vehículo, con las siguientes obligaciones y responsabilidades en el intenso y peligroso tránsito moderno” (Ossorio, 2015, pág. 195). Consecuentemente, es la persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, es una profesión no exenta de riesgo y no precisamente por impericia sino por la existencia de otros factores que inciden directamente en el comportamiento del automotor.

“Persona que maneja el mecanismo de dirección o va al mando de un vehículo, estas a cargo de los mandos adicionales de los vehículos destinados al aprendizaje de la conducción o es el responsable de uno o varios animales” (Diccionario Panhispánico del Español Jurídico, 2022). El termino conductor puede referirse al chofer, es la persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a otras personas de una distancia a otra, trasladar carga pesada, brindarles un servicio de transporte público o privado, que su finalidad de conductor es que todos lleguen sanos y salvo a sus lugares de destino o que los medios que transporten lleguen de la mejor manera posible.

“El conductor es la persona capaz de guiar, dirigir o maniobrar un vehículo indistintamente de las características físicas del mismo. Legalmente para conducir un vehículo se requiere del título habilitante (licencia) que se otorga por la autoridad competente luego de aprobar las pruebas teórico practicas señaladas en la ley” (Burneo, 2013).

Por lo tanto, consideremos que el conductor es las personas calificadas para guiar un vehículo, que ha reunido los requisitos exigidos por la ley cumpliendo con un sin número de pruebas teóricas y prácticas las mismas que tienen como resultado la obtención de la licencia habilitante que otorga la Agencia Nacional de Tránsito.

“El conductor es el único responsable de la conducción del vehículo, por ende, debe cumplirla con garantías de seguridad para sí mismo y para los demás usuarios, debiendo abstenerse de conducir si su estado físico y psíquico no es el más adecuado” (Burneo, 2013).

El conductor como lo hemos venido destacando no es más que la persona responsable de guiar o manejar un vehículo automotor, que tiene la responsabilidad de sus ocupantes de dirigirlo de un lugar a otro o en caso de que sean conductores profesionales de carga pesada llegar con la misma en buenas condiciones físicas.

“Los factores con más consecuencia a una disminución de capacidad de reacción del conductor: la fatiga o cansancio físico, la somnolencia, el calor y el exceso de calefacción en el vehículo, las comidas abundantes y pesadas, el alcohol y las drogas y algunos medicamentos” (Burneo, 2013).

Por lo tanto, hablamos de los factores que se le presentan al conducto asignado, en ocasiones donde tienen que, a ser una maniobra evasiva, pero por circunstancias como la fatiga, el sueño, no haber descansado lo suficiente no le permite al conductor estar al cien por ciento al momento de conducir un vehículo, es ahí donde no tiene la suficiente capacidad para poder realizar una maniobra evasiva.

#### ***4.9.1 Principio de Presunción de Inocencia***

Si analizamos la Constitución de la República del Ecuador en su artículo 76: “en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de a cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 2. Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declara su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada” (Constitución de la República del Ecuador, 2022, pág. 34).

En base a este principio ninguna persona será considerada o tratada culpable mientras se este llevando a cabo un proceso, el mismo que se definirá en sentencia en firme cual es la validez jurídica de la persona, en si este principio constituye una presunción a favor del acusado de un delito.

En cuanto al Código Orgánico Integral Penal, en el artículo 5. Principios procesales: 4. “Inocencia: toda persona mantiene su estatus jurídico de inocencia y debe ser tratada como tal,

mientras no se ejecute una sentencia que determine lo contrario” (Código Orgánico Integral Penal, 2022, pág. 8). Consecuentemente hablamos de una persona que tiene el derecho de presunción de su inocencia ante una infracción penal a la que se le considere inocente hasta que se compruebe lo contrario en una sentencia firme se establezca su condena dictada tras un juicio justo.

En lo que respecta en la convención americana de derechos humanos en su artículo 8. Garantías Judiciales, núm. 2. “Toda persona inculpada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se establezca legalmente su culpabilidad” (Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, 1977, pág. 3). Por lo tanto, este principio construye una presunción a favor del acusado de un delito, según el cual este es considerado inocente mientras no se haya demostrado o establecido su responsabilidad en cierto delito mediante una sentencia firme.

#### **4.10. El Peatón**

Quien anda a pie, en especial por las calles y caminos. Su protección jurídico-económica se ha erigido en función pública y en preocupación judicial desde la expansión de los automóviles y los millares de peatones que a diario son víctimas de ellos en el mundo de hoy (Ossorio, 2015, pág. 706).

Consecuentemente, podemos decir que el peatón es la persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías públicas, también consideramos peatón a las personas que con la ayuda de algún otro objeto como (silla de ruedas, muletas, entre otras), transitan con sus medios de apoyo por las aceras de la vía pública.

“Peatón o quien anda a pie, especialmente por calles o caminos” (Cabanellas, 2011, pág. 237). El peatón es la persona que se desplaza por los espacios públicos caminando a pie al aire libre, es decir que este tipo de personas no utiliza ninguna clase de vehículos, solo los casos especiales los cuales son las personas discapacitadas que usan su medio de transporte como la silla de ruedas para poder transitar por las aceras públicas.

“Peatón es toda persona que transita a pie por las vías, calles, caminos, carreteras, aceras; además se considera peatón a las personas con capacidades especiales que transitan en artefactos adaptados para ser manejados por ellos o por terceros” (Burneo, 2013). Como lo hemos venido mencionando peatón es toda persona que transita a pie por las aceras, pero también consideramos a todas las personas con discapacidades que se transportan ya sea con sillas de ruedas a motor o que tengan que ser manejadas o empujadas por un tercero o cualquier otro medio adaptable para poder transitar.

“Recomendaciones al peatón, podemos mencionar como principales: No usar el teléfono celular al cruzar la calzada, respetar las señales de tránsito, antes de cruzar la

calzada mirar a ambos lados, cruzar por zonas de seguridad peatonal, caminar de frente a los vehículos por las calles que no tengan aceras ni señales”. (Burneo, 2013).

Los peatones tendrán que circular siempre por el centro de las aceras, esto con la finalidad de no ser atropellados por algún automotor, otras recomendaciones que podemos facilitar a los peatones es evitar el uso de los teléfonos celulares al momento de cruzar de un extremo de la acera al otro esto con la finalidad de que no cause algún descuido al peatón al momento de cruzar, también los peatones tienen deberes que cumplir como por ejemplo respetar las señaléticas de tránsito establecidas donde son los puntos de cruce autorizados sean estos un puente o un paso peatonal o más conocido como paso cebra.

En ningún caso deben los peatones detenerse voluntariamente en la calzada ni atravesarla corriendo. Esto último se considera infracción grave contra el tránsito y crea la presunción de su culpabilidad en los accidentes que se produzcan como consecuencia de la infracción a esta regla (Daray, 1989 , pág. 183)

Esta interpretación tiene que ser relacionada con el resto de las circunstancias del caso, lo que nos da como consecuencia una la noción de un peatón distraído e incluso imprudente y esta consecuencia tiene que ser prevista por los conductores de automotores con la finalidad de poder evitar dicho acto o causarle un daño al peatón.

Consecuentemente, algo que podemos resaltar de la sentencia de nuestro análisis, se colige que hubo violación al deber objetivo de cuidado por parte de peatón, con sustento en las investigaciones realizadas y en cada una de las pericias y versiones que constan en el cuaderno fiscal, podemos colegir, que fue la señora quien en vida fue R.A.Z.O. Quien se expuso al riesgo del accidente con su conducta violenta, irrespetando las normas que establece para los peatones como nos menciona el artículo 181, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial, nos habla sobre las generalidades, “los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas o daños a los bienes”. (Ley Organica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, 2021, pág. 40). Siendo así que la causa basal del accidente radica en el peatón, quien se expuso al riesgo del accidente al cruzar por una zona no configurada para el efecto. Otro punto que tenemos que destacar es que la señora R.A.Z.O, realiza el cruce por delante de un bus que estuvo estacionado al margen derecho de la vía de manera intempestiva temeraria por una zona de fluida de tráfico vehicular. En consecuencia, infringió los desplazamientos que señala la ley, tal como lo manifiesta en el artículo 199, literal d, nos señala, durante su desplazamiento por la vía pública, los peatones deberán cumplir lo siguiente: “Cruzar las calles por los cruces cebra y paso elevados o deprimidos de no existir

pasos cebras, cruzar por las esquinas de las intersecciones” (Ley Organica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, 2021, pág. 47).

#### **4.11 Derecho Comparado**

##### ***4.11.1 Código Penal Federal de México***

El Código Penal Federal de México, lo define al delito en el Artículo 7, “delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales” (Código Penal Federal, 1931). Al igual que las leyes penales ecuatorianas, el Código Penal Federal de México, nos brinda una definición acerca del delito, como en cualquier otra legislación nos dice que el delito es la serie de actos tipificados en el ordenamiento jurídica mexicano y esta serie de acto son sancionas con las leyes penales mexicanas.

Una gran diferencia que existe entre estas dos leyes las podemos encontrar en los códigos penales de cada uno de los países donde el Código Orgánico Integral Penal, lo define al delito como la infracción penal, en cambio para los mexicanos en su Código Penal Federal, lo define al delito como delito. Una gran semejanza que podemos encontrar es que para ambos son actos u omisiones que son sancionados con el rigor de las leyes penales.

La legislación mexicana en su Código Penal Federal, en su artículo 9 define al dolo como: “Obra dolosamente el que, conociendo lo elementos del tipo penal, o previendo como posible el resultado típico, quiere o acepta la realización del hecho descrito por la ley” (Código Penal Federal, 1931). Para la legislación mexicana, tiene una gran concordancia a lo que nos menciona la legislación ecuatoriana dándonos a entender que de igual manera que los actos dolosos, son visto de manera violenta y que al igual que la ecuatoriana estos tipos de actos son sancionados y penados por la ley mexicana.

Según la legislación mexicana en su Código Penal Federal, en su artículo 9 inciso segundo define a la culpa como: Obra culposamente el que produce el resultado típico, que no previo siendo previsible o previo confiando en que no se produjera en virtud de la violación a un deber de cuidado, que debía y podía observar según las circunstancias y condiciones personales. (Código Penal Federal, 1931).

Este Código Penal Federal, al igual que el de Ecuador podemos decir que tiene una gran semejanza ya que al igual es el hecho que se infringe en ambos el deber objetivo de cuidado lo cual este acto deja un resultado dañoso, no podemos derivar una diferencia ya que ambas leyes penales concuerdan con el mismo resultado la violación del deber de cuidado.

#### ***4.11.2 Código Penal de Venezuela***

En el Código Penal de Venezuela define al delito en su artículo 3 como: “Todo el que cometa un delito o una falta en el espacio geográfico de la república, será penado con arreglo a la ley venezolana” (Código Penal de Venezuela, 2000). Esta legislación venezolana, es muy diferente a lo que nos menciona la ecuatoriana y la mexicana ya que nos describe una definición un poco diferente a las legislaciones anteriores acerca de los que es el delito, pero en contexto podemos entenderla que igual busca sancionar los actos que están tipificados en la ley venezolana.

#### ***4.11.3 Código Procesal Penal Peruano***

Según el Código Penal Peruano define al homicidio culposo en su artículo 111 como: “El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con una pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas” (Código Procesal Penal Peruano, 1991). El concepto de lo que vendría hacer la muerte culposa y dando una gran correlación a la muerte culposa por vehículos motorizados en su inciso tercero, teniendo en cuenta que su pena privativa de libertad vendría hacer de no menor de cuatro años ni mayor a ocho años este código penal peruano tiene una gran diferencia con el Código Orgánico Integral Penal ya que la sanción es diferente ya que para la una también existe trabajo comunitaria en cambio para Ecuador la pena es de uno a tres años y la suspensión de la licencia de conducir después de haber cumplido la pena.

En el Código de Tránsito Peruano en su artículo 2 de las definiciones, define al accidente como: “Evento que cause daño a personas o cosas, que se producen como consecuencia directa de la circulación de vehículos” (Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, 2014). Podemos decir que tiene una gran diferencia ya que el Reglamento a la Ley de Transporte Tránsito y seguridad vial de Ecuador, su definición es más clara, más amplia nos especifica los hasta las lesiones que causa el mismo hecho, para la definición de Perú es un poco más concisa más resumida.

#### ***4.11.4 Código Penal de Colombia***

La legislación colombiana en su Código Penal de Colombia, en el artículo 23, nos define a la culpa como, “La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo” (Código Penal de Colombia, 2000). Al igual que nuestra Código Orgánico Integral Penal nos habla sobre la violación del deber objetivo de cuidado esto quiere decir que ambas legislaciones esta de acuerdo a que se violenta este hecho por existir infracción al deber objetivo.

Al dolo lo define el Código Penal de Colombia en su artículo 22 como: La conducta es dolosa cuando el agente conoce los hechos constitutivos de la infracción penal y quiere su realización. También será dolosa la conducta cuando la realización de la infracción penal ha sido prevista como probable y su no producción se deja librada al azar (Código Penal de Colombia, 2000).

Al igual que el Código Orgánico Integral Penal las leyes penales colombianas igual plantea la misma definición de lo que es el dolo, tiene la misma relevancia y concordancia que las leyes Penales de Ecuador, que nos estipulan la conducta culposa que la persona del cometimiento del hecho ilícito conoce sobre los hechos que puede ocasionarle tanto a la víctima como para quien la ejecute y este es sancionada y mediante el código penal de Colombia

En su código penal colombiano en el artículo 109 define como homicidio culposo: “El que por culpa matare a otro, incurrirá en prisión de treinta y dos, a ciento ocho meses y multa de veinte seis puntos sesenta y seis (26.66) a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Cuando la conducta culposa sea cometida utilizando medios motorizados o arma de fuego, se impondrá igualmente la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas y la de privación de derecho a tenencia y porte de arma, respectivamente, de cuarenta y ocho (48) a noventa (90) meses (Código Penal de Colombia, 2000).

La legislación colombiana nos hace un énfasis completo a lo que vendría siendo lo que es el homicidio culposo, pero también en el inciso segundo del artículo 109 nos menciona acerca de la muerte culposa por medios motorizados que vendría hacer más bien muerte culposa por accidentes de tránsito, esta definición del Código Penal Colombiano tiene un gran diferencia con lo que vendría hacer la sanción, a diferencia del que nos menciona el Código Orgánico Integral Penal, la una es de tres a nueve años de privación de libertad en cambio la otra es una pena de privación de libertad de uno a tres años.

En su Código Nacional de Tránsito Terrestre, en el artículo 2, de las definiciones, define a la infracción “transgresión o violación de una norma de tránsito. Habrá dos tipos de infracciones: simple y compleja. Será simple cuando se trate de violación de la mera norma. Será compleja si se produce un daño material” (Código Nacional de Tránsito Terrestre , 2002). Por lo tanto, en materia de tránsito en Colombia la infracción de tránsito nos dice que es la transgresión o violación de la norma, tal como lo hemos escuchado de las definiciones de otros autores que es el quebrantamiento de ley, al igual que nuestro Código Orgánico Integral Penal,

son acciones u omisiones que se dan mismo en el ámbito del transporte y seguridad vial podríamos decir que tienen una gran diferencia entre ambas leyes penales.

## 5. Metodología

### 5.1. Materiales Utilizados

Entre los materiales utilizados durante el desarrollo del presente trabajo de investigación y los cuales me ayudaron a cumplir con los objetivos propuestos en el trabajo de titulación de grado recogiendo fuentes bibliográficas tenemos: obras jurídicas, códigos, leyes, reglamentos, diccionarios jurídicos, revistas jurídicas, obras científicas y páginas web de los organismos de diversos estados que se encuentran citados de manera idónea y que forman parte de las fuentes bibliográficas de mi trabajo de titulación.

Entre otros materiales se encuentran: computadora portátil, teléfono celular, retroproyector, cuaderno de anotaciones, conexión a internet, impresora, hojas de papel bond, fotocopias, anillados, impresión de borradores del trabajo de titulación y empastado de las mismas, entre otros.

### 5.2. Métodos

Los métodos son el conjunto de procesos que permiten el desarrollo y ejecución del proyecto de trabajo de titulación, para ello durante el proceso de investigación socio jurídico, se aplicaron los siguientes métodos.

**Método Científico:** Es una es una serie de etapas que hay que recorrer para obtener un conocimiento válido desde el punto de vista científico; este método fue utilizado al momento de analizar las obras jurídicas, científicas, desarrolladas en mi trabajo de investigación dentro de la revisión de la literatura que comprende el marco conceptual y doctrinario cuyos datos complementarios constan en las citas y bibliografía correspondiente.

**Método Inductivo:** Es un método que va de lo particular a lo general ese si se estudian casos particulares para proceder a conclusiones generalizadas por lo tanto este método es un proceso sistemático que se utiliza conociendo los hechos particulares para luego proceder a formular teorías generalizadas.

**Método Deductivo:** Este método parte de lo general a lo específico con la ayuda del método analítico ya que al partir de las generalidades como puntos de partida se realiza inferencias mentales y se llega a nuevas conclusiones también con este método se puede inferir en soluciones al problema que está investigando.

**Método Analítico:** Se utilizo este método cuando se realizó el análisis y comentario de cada una de las citas constantes en la revisión de la literatura que comprende el marco

conceptual, doctrinario jurídico y derecho comparado; también fue aplicado al analizar e interpretar los resultados de encuestas y entrevistas.

**Método Exegético:** Este método fue empleado al momento de analizar las normas jurídicas utilizadas para la fundamentación legal del trabajo de investigación estas son: Código Orgánico Integral Penal, Código Penal de Colombia, Código Penal de Venezuela, Código Nacional de Tránsito Terrestre, Código Penal Federal, Código Penal de Perú, Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, el Reglamento a la Ley de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial.

**Método Hermenéutico:** Este método permite interpretar textos jurídicos, que permiten entender el sentido de las normas jurídicas, este método se aplicó en la interpretación de las normas jurídica, desarrolladas en el marco jurídico, en que se procede a realizar la interpretación de las leyes ecuatorianas pertinentes.

**Método Mayéutico:** Es un método de investigación que consiste en aplicar una serie de interrogantes o preguntas a través de las cuales se va descubrir conceptos que estaban ocultos en la mente del interrogado, este método se aplicó en las encuestas y entrevistas para la obtención de información relevante para el desarrollo de la investigación.

**Método Comparativo:** Este método permite constatar dos realidades legales, mismo que fue aplicado en el desarrollo de la investigación a través del derecho comparado, en el cual se procedió a comparar la realidad jurídica ecuatoriana, con el Código Penal de Colombia, Código Penal de Venezuela, el Código Nacional de Tránsito Terrestre, el Código Penal de Perú, el Código Penal Federal, a través del cual se obtuvo semejanzas y diferencias en estos ordenamientos jurídicos.

**Método Estadístico:** El método permite recolectar datos cuantitativos o cualitativos de la investigación mediante el uso de las técnicas de la entrevista y la encuesta, aplicando al momento de realizar la tabulación, cuadros estadísticos, representación gráfica para desarrollar el punto de resultado de la investigación.

**Método Sintético:** Consiste en resumir y unir los aspectos más relevantes dentro de la investigación. Este método fue empleado en el trayecto de la elaboración del trabajo de investigación; especialmente con la discusión de la verificación de los objetivos, fundamentación jurídica del proyecto, aplicando al momento de emitir un criterio luego de realizar un estudio minucioso de la temática.

### 5.3. Técnicas

**Encuesta:** Está conformada por una serie de preguntas las mismas que han sido diseñadas con la finalidad de conocer el criterio de 50 profesionales en el campo de derecho quienes 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 la entrevista a 10 profesionales especializados en derecho penal y conocedores de la problemática.

### 5.4. Observación Documental

Mediante la aplicación de este procedimiento se realizó el estudio de casos judiciales, sentencias, fallos, noticias que se han presentado en la sociedad en lo que concierne a lo relacionado con los accidentes de tránsito con muerte culposa.

También se encuentran con datos estadísticos que sirven para la demostración y fundamentación del trabajo de titulación en lo relacionado con el problema jurídico estudiado.

De los resultados de investigación expuestos en las tablas, gráficos y en forma discursiva con deducciones, como de las interpretaciones de las cuales se derivan su análisis de los criterios y datos específicos, todo ello tiene como finalidad estructurar la revisión de literatura, verificación de los objetivos, contrastación de la hipótesis y también permitirá desarrollar las conclusiones y recomendaciones dirigidas a resolver la problemática planteada.

## 6. Resultados

### 6.1 Resultados de las Encuestas

Con respecto a la presente técnica de encuesta fue aplicada en una muestra de 50, entre ellos a profesionales del Derecho, Abogados y Agentes de Tránsito de la Ciudad de Loja, aplicando un cuestionario de seis preguntas, obteniendo los siguientes resultados:

**Primera pregunta: ¿Cree usted pertinente que se lo sancione al conductor de un automóvil por un delito de accidente de tránsito con muerte culposa, cuando el peatón tiene la culpa?**

Tabla N°1

Indicadores	Variantes	Porcentaje
Sí	3	6%
No	47	94%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Profesionales del Derecho y Agentes de Tránsito de la ciudad de Loja.

**Autor:** Christopher Andrey Yanza Banda.

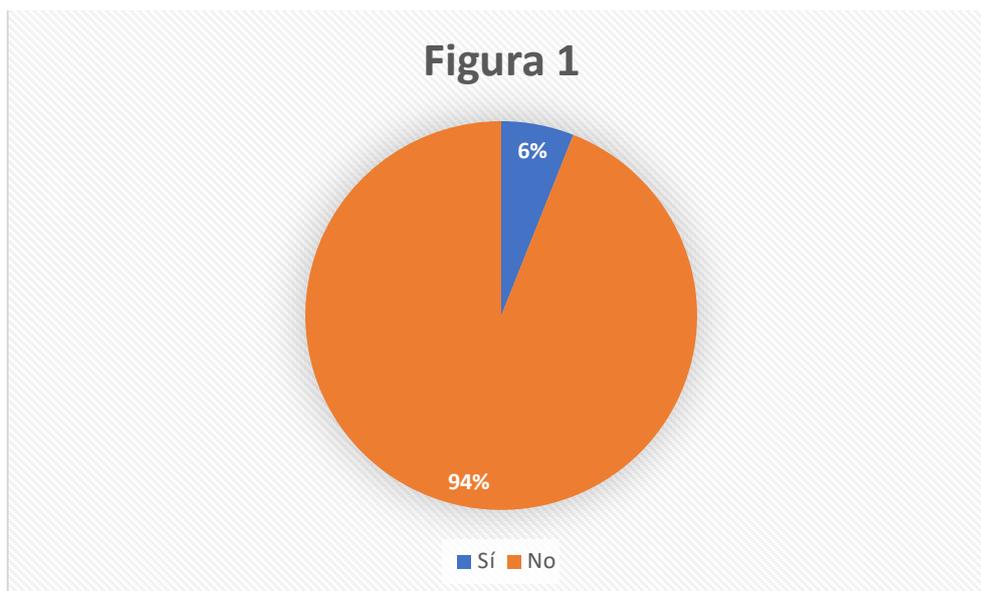


Figura 1. Sanción al peatón.

**Interpretación:** En la presente pregunta 3 de 50 encuestados que corresponden al 6%, señalan que sí se lo debe sancionar al conductor de un automóvil cuando el peatón tiene la culpa, de esta manera se puede demostrar que al momento de que exista un accidente de tránsito de los cuales resulte muerto un peatón, teniendo la mayor de la culpa el peatón se lo debe sancionar al conductor tal como lo manifiestan los resultados obtenidos; mientras que 47 de 50 encuestados equivalen al 94%, responden no están de acuerdo a que se sancione al conductor de un automóvil cuando el peatón tiene la culpa y el resultado termine con muerte.

**Análisis:** Respecto a esta pregunta comparto con la mayoría de encuestados porque es de gran importancia determinar el cumplimiento de los implicados, porque si se demuestra la culpabilidad del peatón la responsabilidad no puede caer bajo ningún motivo en el conductor incluso se estaría demostrando el peligro evidente al momento que el peatón se expone de manera directa, infringiendo su deber objetivo de cuidado al momento de no cumplir con sus obligaciones de peatón de esta manera por las vías es por ello que la omisión del peatón fue lo que ocasionó que se diera o se produjera esta muerte por tanto no sería pertinente sancionar al conductor por la responsabilidad del peatón imprudente ; no estoy de acuerdo con la minoría porque se estaría violentando el principio de inocencia al momento de culpar de forma directa al conductor por el solo hecho de ir conduciendo un automóvil.

**Segunda pregunta: ¿Cree usted, que los accidentes de tránsito por muerte culposa, se da más por la negligencia del conductor?**

Tabla 2: Negligencia del conductor

Indicaciones	Variantes	Porcentajes
--------------	-----------	-------------

Sí	29	58%
No	21	42%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Profesionales del Derecho y Agentes de Tránsito de la ciudad de Loja.  
**Autor:** Christopher Andrey Yanza Banda

En la figura 2 se muestra el porcentaje de las personas que respondieron sí y no a la segunda pregunta.

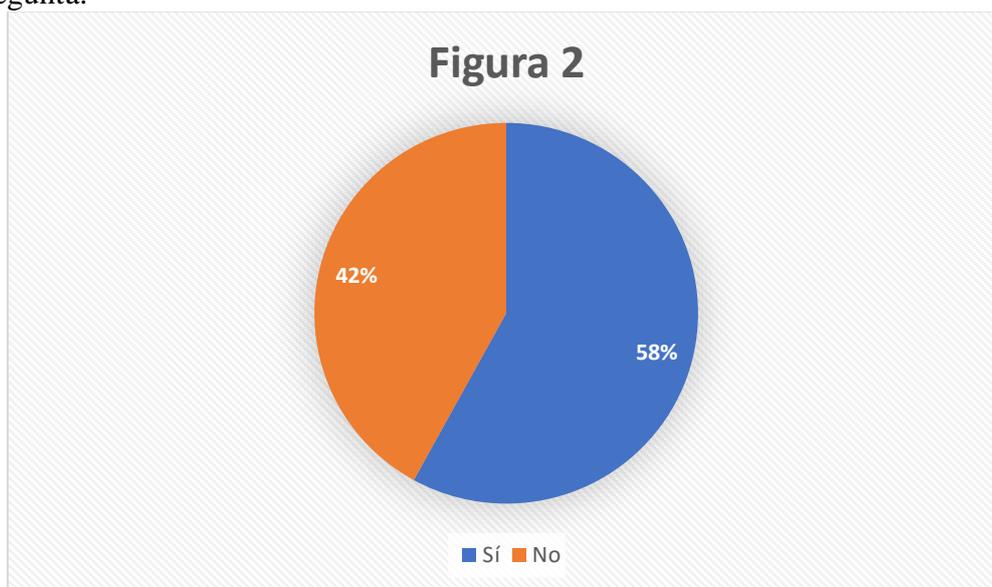


Figura 2: Porcentajes gráficos de las respuestas de la segunda pregunta.

**Interpretación:** De los resultado obtenido de las encuesta, en la presente pregunta 29 de 50 encuestados que corresponden al 58%, creen que los accidentes de tránsito con muerte culposa se da más por la negligencia del conductor, de esta manera podemos entender que los hechos que se producen en los accidentes de tránsito tal como nos ha señalado los encuestados tiene un número mayor a que se indica que los accidentes de tránsito se da más por la negligencia de los conductores; mientras que 21 de 50 encuestados que corresponde al 42%, cree que no se dan accidentes de tránsito por negligencia del conductor, ya que nos mencionan que existen varios casos donde no es el conductor quien tiene la culpa de dichos actos.

**Análisis:** En esta pregunta comparto con la opinión de la mayoría de los encuestados, en vista que los accidentes de tránsito se dan debido a muchos factores y uno de ellos es la negligencia de los conductores como la imprudencia de los peatones, incluso la denominación de muerte culposa arroja relación de culpa por lo tanto la incursión de los parámetros es primordial mantener la responsabilidad.

**Tercera pregunta:** ¿Cree usted que, en la mayoría de los casos por el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito se da por la imprudencia del peatón?

Tabla3: Imprudencia del Peatón.

Indicaciones	Variantes	Porcentajes
Sí	20	40%
No	30	60%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Profesionales de Derecho y Agentes de Tránsito de la ciudad de Loja.

**Autor:** Cristopher Andrey Yanza Banda

En la figura 3 se muestra el porcentaje de las personas que respondieron sí o no a la tercera pregunta.

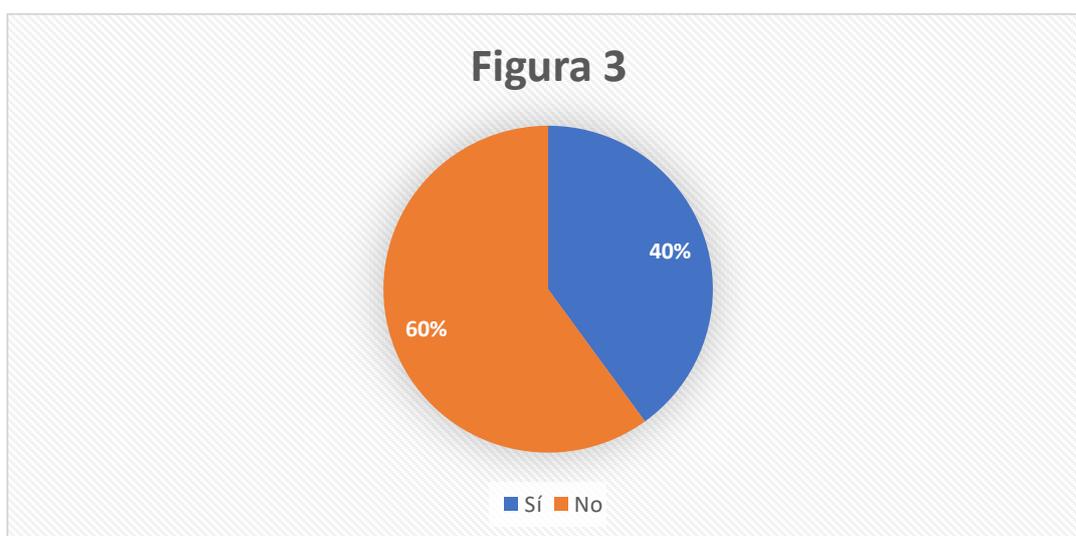


Figura 3: Porcentajes gráficos de las respuestas de la tercera pregunta.

**Interpretación:** De los resultados obtenidos de las encuestas, en la presente pregunta, 20 de 50, encuestados que corresponde al 40%, señalan que, en la mayoría de los casos por el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, no se da por la imprudencia del peatón, este número de encuestados es inferior a los que creen que los accidentes de tránsito con muerte culposa, no se dan por la imprudencia del peatón.

El resto de los encuestados 30 de 50, que corresponden al 60%, estos profesionales señalan que este tipo de accidentes, el culpable vendría hacer el conductor, generándole la responsabilidad al que conduce el automotor.

Cabe destacar que no siempre el conductor de un automotor no sale a las calles a matar, este tipo de actos o acontecimientos no son provocados con la intención del conductor de causar este daño existe una serie de acontecimientos donde en ciertos casos también influye mucho la responsabilidad por parte del peatón.

**Análisis:** En esta pregunta comparto, con la minoría de encuestados que representan a 40%, donde señalan que también tiene una gran responsabilidad el peatón imprudente en este

tipo de accidentes cuando el resultado es la muerte, como lo mencionamos existen un serie de actos donde la culpa la puede llevar el peatón, por ejemplo una persona que este haciendo el uso del celular al cruzar una calle y no se percate que viene un automóvil y cruza estando el semáforo en verde, toda la responsabilidad la conlleva el peatón, en este caso el conductor tendría que quedar exento de toda responsabilidad.

**Cuarta pregunta: ¿Cree usted que, en la mayoría de los accidentes de tránsito, se da por la inobservancia de la ley por parte del conductor al ingerir sustancias psicotrópicas?**

Tabla 4: Inobservancia de la ley por parte del conductor.

Indicaciones	Variantes	Porcentajes
Sí	41	82%
No	9	18%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

**Fuente:** Profesionales del Derecho y Agentes de Tránsito de la ciudad de Loja.

**Autor:** Christopher Andrey Yanza Banda

En la figura 4 se muestra el porcentaje de las personas que respondieron sí o no a la cuarta pregunta.

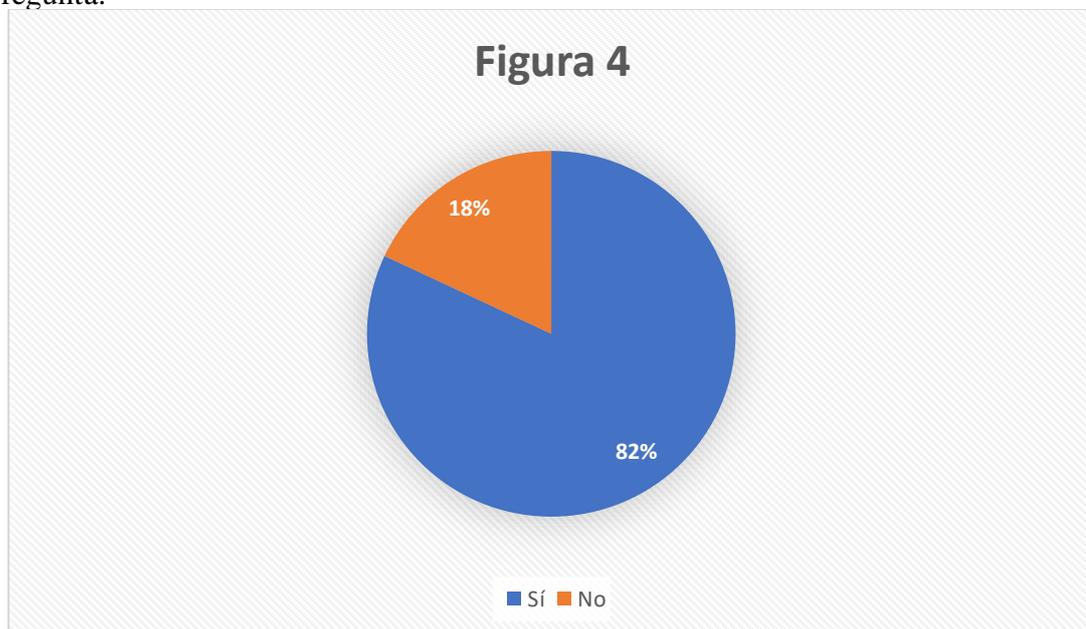


Figura 4: Porcentajes gráficos de las respuestas de la cuarta pregunta.

**Interpretación:** De los resultados obtenidos de las encuestas, realizadas a los Profesionales del Derecho y Agentes de Tránsito en la presente pregunta, 41 de 50 encuestados que representa el 82%, señalan que efectivamente la mayoría de los accidentes de tránsito se da por la inobservancia de ley del conductor al ingerir sustancias psicotrópicas, esto se da ya que el alcohol imposibilita estar en sus cinco sentidos al momento de conducir un automotor, las

causas más comunes son que se quede dormido el conductor, pérdida de visión y esto es lo que provoca que el conductor cometa este tipo de accidentes.

Además, los 9 de 50 encuestados restantes que representan el 8%, no se da por la inobservancia de la ley por parte del conductor al ingerir sustancias psicotrópicas, no comparto mi opinión ya que, en estas estadísticas por parte de la ANT, el número de accidentes de tránsito se da por estar en estado de embriaguez o por a ver ingerido sustancias psicotrópicas por parte del conductor.

**Análisis:** Comparto mi opinión con mayoría de los encuestados, la mayoría de accidentes de tránsito tiene correlación con la ingesta de sustancias sicotrópicas y la irresponsable que tienen los conductores para conducir a pesar de encontrarse en un estado crítico poniendo como atentado los bienes jurídicos de otras personas eso sí que muchas de las veces se ha demostrado que esta clase de accidentes ocurre por el consumo excesivo de sustancias que alteran los sentidos incluso la negligencia de ciertos conductores ha ocasionado graves accidentes de tránsito es por ello que se ha analizado este tema, porque al no estar conscientes de los peligros que generan al conducir en ese estado es elevada la cantidad de noticias respecto a accidentes de tránsito en donde se han verificado que el conductor está bajo algunos efectos sicotrópicos o estupefacientes por lo cual existe un delito o un tipo penal que es muerte culposa por infringir el deber objetivo de cuidado.

**Quinta pregunta: ¿Cuáles considera usted, que serían las causas para que se den los accidentes de tránsito con muerte?**

En la tabla 5 se muestra a los encuestados que respondieron sí o no en la que quita pregunta.

Tabla 1: Causas de los accidentes de tránsito.

<b>Indicaciones</b>	<b>Variantes</b>	<b>Porcentajes</b>
Imprudencia	5	10%
Negligencia	8	16%
Señalización	2	4%
Bebidas alcohólicas	31	62%
Otros	4	8%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Profesionales del Derecho y Agentes de Tránsito de la ciudad de Loja.

**Autor:** Cristopher Andrey Yanza Banda

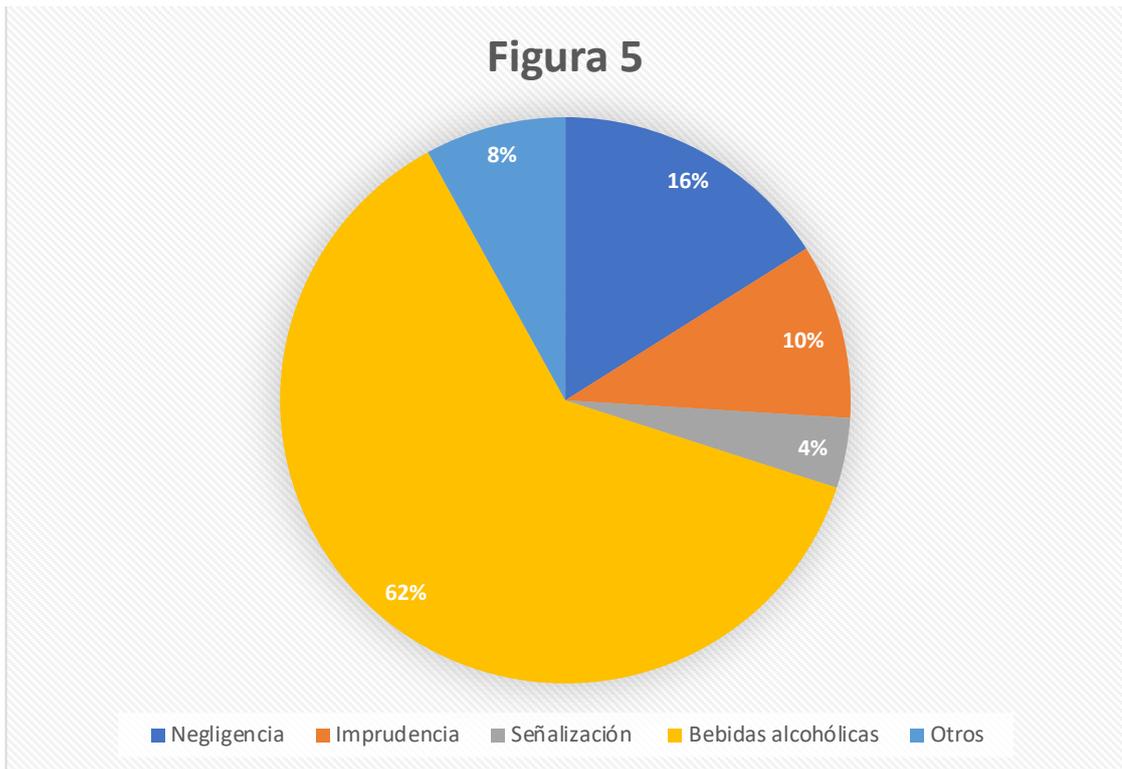


Figura 5: Porcentajes gráficos de las respuestas de la quinta pregunta.

**Interpretación:** De los resultados obtenidos de las encuestas, realizadas a los Profesionales del Derecho y Agentes de Tránsito en la presente pregunta, 31 de 50 encuestados que representa el 62%, señalan que se producen accidentes de tránsito debido al consumo de bebidas alcohólicas seguido de esto se encuentra 8 de 50 encuestados que representa el 16% que creen que se realiza por la negligencia del conductor asimismo 5 encuestados determinan el 10% creen que se realiza por imprudencia del peatón, cuatro encuestados que se verifica el 8% creen que se realiza por otras causas como debería ser el exceso de velocidad y finalmente 2 encuestados determinan el 4% que se realiza por falta de señalización de tránsito.

**Análisis:** Conuerdo con la mayoría de encuestados en base a que las 3 predominantes formas de que se causen accidentes de tránsito son el consumo de bebidas alcohólicas la

negligencia del conductor o por la imprudencia del peatón tomando en consideración qué se violenta el deber objetivo de cuidado y como un derecho primordial es el derecho a la vida.

**Sexta pregunta: ¿Estima usted que, en muchos accidentes de tránsito, de los cuales resulta muerta una persona se debe a la imprudencia del peatón?**

En la tabla 6 se muestra los resultados de los encuestados que respondieron sí o no en la sexta pregunta.

Tabla 2: Muerte de una persona por la imprudencia del peatón.

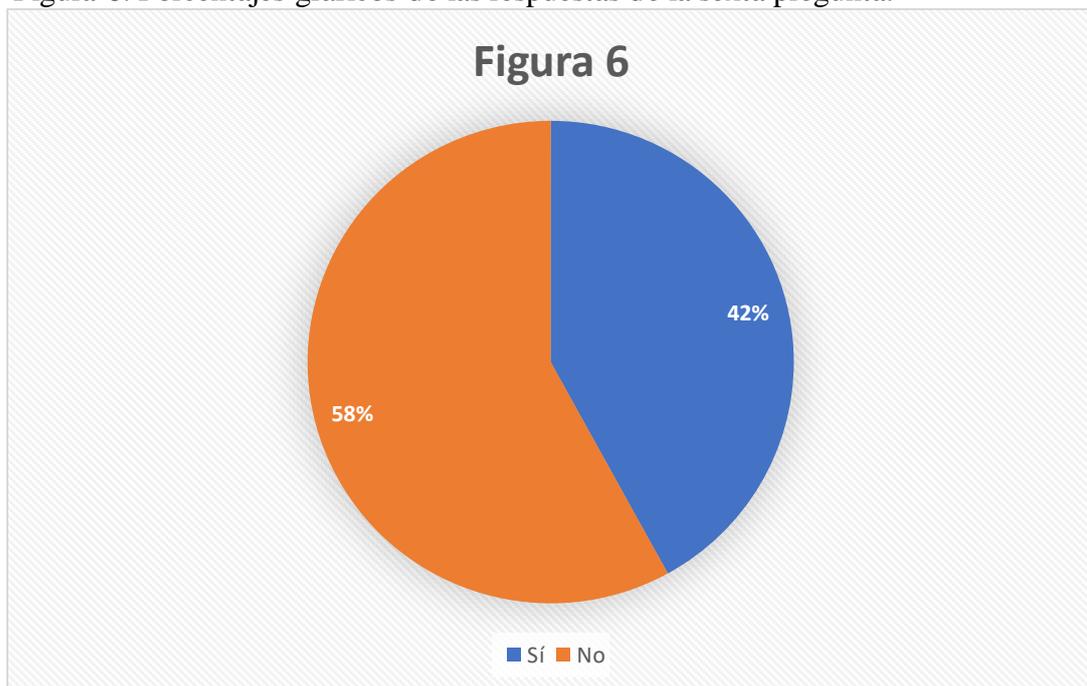
Indicaciones	Variantes	Porcentajes
Sí	21	42%
No	29	58%
<b>Total</b>	<b>50</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Profesionales del Derecho y Agentes de Tránsito de la ciudad de Loja.

**Autor:** Cristopher Andrey Yanza Banda

En la figura 6 se muestra el porcentaje de las personas que respondieron sí o no en la sexta pregunta.

Figura 6: Porcentajes gráficos de las respuestas de la sexta pregunta.



**Interpretación:** De los resultados obtenidos de las encuestas, realizadas a los Profesionales del Derecho y Agentes de Tránsito en la presente pregunta, 21 de 50 encuestados que representa el 42%, señalan que si están de acuerdo con que los accidentes de tránsito lo cual tiene como resultado una muerte se da por la imprudencia del peatón al momento de no cumplir o no respetar la señalización de tránsito. En cambio 29 encuestados que se determina el 58% establece que no están de acuerdo que se dé por la imprudencia del peatón estos

accidentes de tránsito en vista que no se encuentra determinado dentro del Código Orgánico Integral Penal

**Análisis:** Comparto con la minoría de los encuestados, referente a este interrogante se puede decir que es baja la incidencia de 3 accidentes de tránsito por culpa del peatón sin embargo si se da en nuestro país en vista de su imprudencia ya que al momento de pasar por una calle se está violentando su propio derecho a la vida, incluso para que se pueda probar la responsabilidad del conductor se debe configurar el delito incluso se puede determinar que la mayoría de conductores no necesariamente salen en sus automóviles a causar daños sino que a veces por imprudencia del peatón se dan estos accidentes

## **6.2. Resultados de las entrevistas**

La técnica de la entrevista fue aplicada a diez profesionales del Derecho especializados entre ellos, Abogados en libre ejercicio, y Agentes de Tránsito de la ciudad de Loja, de quienes se obtuvo la siguiente información.

**A la primera pregunta: ¿Cree usted que, por la muerte de una persona en accidentes de tránsito por la imprudencia del peatón debería sancionarse al conductor?**

**Primer entrevistado:** No, conforme se indica en la pregunta, “Por negligencia del peatón”, es por cuanto se ha probado que el proceso no tiene la responsabilidad, por lo tanto se debería ratificar el estado de inocencia del procesado, es aquí donde el señor fiscal, ni siquiera debería emitir un dictamen acusatorio, en razón a que una vez evacuadas las diligencias previas, en el informe de reconocimiento del lugar de los hechos en su causa basal se determina que el accidente es ocasionado por la imprudencia del peatón, por lo tanto no puede haber sentencia en la cual se sancione al conductor.

**Segundo entrevistado:** No, por cuánto es un usuario más de la vía el cual debe tener sus precauciones al momento de circular debido a que existen lugares propios o designados para el cruce de peatones los cuales deben respetarse.

**Tercer entrevistado:** No creo que sea justo que por la imprudencia y negligencia de un peatón en no respetar las leyes de tránsito sea sancionado a un conductor.

**Cuarto entrevistado:** En este caso no sería viable llegar a una sanción al conductor, como ya lo manifestamos el conductor va siguiendo la normativa vigente y por ende en el reglamento de tránsito, la ley de tránsito y el Código Orgánico Integral Penal, le confiere al peatón deberes y responsabilidades que tiene que cumplir y tiene que apegarse a los reglamentos vigentes en este caso no será viable que se lo sancione al conductor ya que el no concurriría con ningún tipo de infracción de que causó el accidente.

**Quinto entrevistado:** Definitivamente no, los accidentes de tránsito causados por los peatones no deben producir una acción jurídica sobre el conductor. Una vez comprobado que el peatón ha tenido la culpa es este el sujeto al que se debe sancionar.

**Sexto entrevistado:** No, siempre y cuando éste se pruebe de que la culpa fue por parte del peatón. Para que así se dé a conocer que por evitar atropellar a un peatón se ocasiona un accidente y no sea culpa del conductor.

**Séptimo entrevistado:** No, ya que el conductor, no está cometiendo ningún acto para que sea sancionado, como tal la culpa tendría que recaer al peatón imprudente.

**Octavo entrevistado:** Para mi criterio personal, se estaría cometiendo una injusticia al sancionar a un conductor que no tiene la culpa ni actuado de manera temeraria o maliciosa. Ya que en mi profesión he manifestados muchos accidentes donde la culpa tendría que recaer en el peatón, pero vivimos en una sociedad donde al señor conductor por conducir un automotor le recae todo el peso de la ley.

**Noveno entrevistado:** Claro que no ya que se le está violentando el derecho al debido proceso el conductor ya que sólo está funcionando por un delito que no tiene responsabilidad alguna.

**Decimo entrevistado:** No, ya que el conductor no he cometido ninguna contravención o es el responsable del accidente de tránsito.

**Comentario del Autor:** Comparto con el criterio emitido por parte de todos los entrevistados en cuanto que, se le estaría vulnerando el principio de presunción de inocencia, tal como nos manifiesta nuestra Constitución, que toda persona es inocente ante la ley mientras no se demuestre lo contrario y en este tipo de caso se lo está sancionando por un delito que no cuenta con toda la responsabilidad de la ley ya que es el peatón quien está provocando el hecho.

**Segunda pregunta: ¿Según su criterio cuales son las causas más frecuentes para que se ocasione un accidente de tránsito?**

**Primer entrevistado:** Una de las principales es el consumo excesivo de las bebidas con alcohol, otra de las causas es el exceso de velocidad y en tercer lugar estaría por la imprudencia del peatón.

**Segundo entrevistado:** No prestar atención a las señales de tránsito, conducir en estado de embriaguez, el exceso de velocidad y por último la imprudencia de peatones.

**Tercer entrevistado:** Las causas más frecuentes para que exista un accidente de tránsito son, conducir bajo las bebidas alcohólicas, por sustancias psicotrópicas, altas velocidades.

**Cuarto entrevistado:** Por la negligencia del conductor la mayoría de los accidentes y las estadísticas que se manejan es más por la negligencia del conductor ya sea por la

inobservancia de la ley, señales de tránsito, el uso excesivo consumo de alcohol es una de la primera causa que produce un accidente de tránsito, el error humano en si es un factor muy alarmante en los accidentes de tránsito en general.

**Quito entrevistado:** A criterio personal coma las causas más comunes son:

Imprudencia del peatón.

Influenciar conductor.

Acciones de omisión del conductor.

Conducir en estado de embriaguez.

No prestar atención a las señales de tránsito.

**Sexto entrevistado:** Las causas más frecuentes a mi criterio personal, es por el exceso de velocidad, estado de embriaguez y por la imprudencia de taxistas.

**Séptimo entrevistado:** Existen estadísticas donde las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito son el exceso de velocidad, que el conductor se encuentre en estado de embriaguez o allá ingerido algún tipo de sustancias psicotrópicas y por la imprudencia el peatón.

**Octavo entrevistado:** Las causas más frecuentes que se vive a diario son el exceso de velocidad, conducir en estado de embriaguez y por el uso del celular al momento de manejar.

**Noveno entrevistado:** Para mi criterio personal, las causas más frecuentes que se da a diario vivir son por el exceso de velocidad.

**Decimo entrevistado:** Las causas más frecuentes que se viven a diario a nivel nacional es por el excesivo uso del celular, por el exceso de velocidad y por la imprudencia de los peatones.

**Tercera pregunta:** **¿Estima usted que el peatón imprudente culpable de un accidente de tránsito deber ser sancionado?**

**Primer entrevistado:** Si, por cuanto el determinarse ya una causa basal del accidente, es aquí donde se estaría ya determinando un responsable y el existir daños materiales o lesiones las víctimas tienen todo el derecho a ser reparados, por los daños materiales y lesiones causadas.

**Segundo entrevistado:** Sí como cualquier otro usuario que infringe las normas.

**Tercer entrevistado:** Creo que sí sería conveniente que por la imprudencia de un peatón se generara un accidente incluyendo la muerte debería ser sancionado para que así la ciudadanía tomemos conciencia a utilizar las señales de tránsito.

**Cuarto entrevistado:** si totalmente si, dentro de mis labores se ha visto muchos accidentes en donde el peatón ha tenido la culpa y a la final los conductores deben indemnizar

en caso de muerte, pero para mi criterio no se debería por que el peatón también tiene obligaciones que cumplir dentro de las vías rurales y urbanas.

**Quinto entrevistado:** Efectivamente coma a la parte la ley debería existir un reglamento para sancionar únicamente y exclusivamente al peatón cuando sea éste el que ha tenido la culpa del accidente.

**Sexto entrevistado:** Si, cuando este incidente sea probado ya sea por cámaras de vigilancia o testigos.

**Séptimo entrevistado:** Claro que si ya que es un contraventor más que al igual que si comete una contravención tendría que ser sancionado, ya que este tiene obligaciones como peatón y si no los llega a cumplir se lo tendría que sancionar.

**Octavo entrevistado:** En lo personal creo que toda persona que cometa una contravención debe ser sancionado, así como cuando un conductor comete una contravención se lo sanciona los peatones también tienen obligaciones que cumplir y se los debería sancionar.

**Noveno entrevistado:** Claro que sí ya que está cometiendo una contravención y no está cumpliendo con las normas establecidas en la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial.

**Decimo entrevistado:** Claro ya que es un contraventor más y por ello se lo deben sancionar al igual que los conductores.

**Comentario del autor:** Comparto con el criterio emitido por parte de todos los entrevistados en cuanto que, las causas más frecuentes como los manifiestan se dan más por el exceso de velocidad que es la causas con mayor índice a nivel nacional otra de las mimas es por ingerir sustancias psicotrópicas o estar en estado de embriaguez el conductor que esta es la que tiene un alto índice de accidentes a nivel nacional y por ultima es por la inobservancia de la ley ya que los peatones no cumplen con las responsabilidad emitidas en la LOTTTSV.

**Cuarta pregunta: ¿Está usted de acuerdo de que en muchos accidentes de tránsito de los que resulta la muerte de una persona, el responsable también puede ser el peatón?**

**Primer entrevistado:** No, de un total de cien por ciento (100%), y dado el gran índice de accidentes registrados hablando de la localidad lojana consideró que el peatón será un diez por ciento (10%), de responsabilidad.

**Segundo entrevistado:** Si, porque en algunas ocasiones el conductor debe realizar maniobras peligrosas por peatones imprudentes que pueden involucrar a terceras personas.

**Tercer entrevistado:** Creo que una pequeña parte de los accidentes de tránsito se genera por la imprudencia de los peatones, es así sería conveniente que se los sancionara económicamente.

**Cuarto entrevistado:** Si y se han dado casos han sido los fallos favorables para los conductores en los cuales el responsable vendría hacer el peatón, si considero que hay sanciones para los peatones.

**Quinto entrevistado:** Totalmente de acuerdo, es por esta razón que se debe emitir un reglamento que sancione al peatón cuando éste sea el culpable en los accidentes de tránsito.

**Sexto entrevistado:** Si la gran mayoría de accidentes es por la imprudencia del peatón, es así que el conductor evita que muere el peatón y se choca contra otro vehículo.

**Séptimo entrevistado:** Claro que si ya que por culpa de peatones imprudentes es donde se ocasionan este tipo de actos, ya que le conductor al realizar una maniobra brusca por evitar atropellar a un peatón, se ocasionan accidentes de los culés el resultado es más grave.

**Octavo entrevistado:** Existen muchos casos de accidentes donde el causante de un accidente viene hacer por peatones imprudentes en donde al hacer el reconocimiento de los hechos el conductor por no atropellar a un peatón hace algunas manobras bruscas y pierde el control del automóvil y provoca un accidente de mayor magnitud y la culpa recae al conductor.

**Noveno entrevistado:** Existe un número a nivel nacional donde las causas de los accidentes de tránsito han sido por la imprudencia de un peatón.

**Decimo entrevistado:** Claro que sí ya que por la culpa de los peatones existe un número de accidentes de tránsito por no cumplir con las normas establecidas para los peatones como por ejemplo cruzar en zonas establecidas cómo son los pasos peatonales.

**Comentario del autor:** Comparto con el criterio emitido por parte de todos los entrevistados en cuanto que, claro ya que existe un número no muy elevado pero que, si se dan los accidentes a causa de la imprudencia de los peatones, ya que al no existir una responsabilidad por parte los mismo es que se provoca este tipo de accidentes, donde en algunos de los casos conlleva la muerte de los mismos peatones.

**Quinta pregunta:** **¿Los delitos de tránsito se ocasionan por la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de la ley, según su criterio cuál de estas causas se da con mayor frecuencia?**

**Primer entrevistado:** Los accidentes de tránsito por el consumo excesivo del alcohol.

**Segundo entrevistado:** Por la imprudencia de inobservancia de los conductores al momento de circular en las vías, realizando maniobras peligrosas y evadir las señales de tránsito.

**Tercer entrevistado:** Los delitos de tránsito se ocasionan un 70% por parte de la negligencia de los conductores y un 30% por parte d los peatones imprudentes.

**Cuarto entrevistado:** Por negligencia, como lo mencionamos existen conductores que no toman las precauciones necesarias, conducen en estado de embriagues, bajo sustancias psicotrópicas entonces hay mucha irresponsabilidad y son las causas más frecuentes que se dan por este tipo de accidentes.

**Quinto entrevistado:** A criterio personal creo que la causa más frecuente es por imprudencia ya sea del peatón o del conductor por distintos motivos.

**Sexto entrevistado:** Imprudencia, porque puede ser que por rebasar quiera adelantar y ocurre este tipo de desgracias.

**Séptimo entrevistado:** Para mi criterio personal encontramos por la imprudencia de los peatones a no cruzar por los espacios señalados cómo son los pasos peatonales al conducir a un estado de embriaguez.

**Octavo entrevistado:** En lo que consta y he a tendido en mi profesión son un tanto el 50 por negligencia por parte del conductor al conducir en estado de embriaguez y por otra por la imprudencia de los peatones al no cruzar por zonas establecidas como los pasos peatonales.

**Noveno entrevistado:** Existe un número elevado a nivel nacional igual que se da por la inobservancia de la ley por parte de los peatones al no respetar las normas establecidas para los peatones.

**Decimo entrevistado:** Para mi criterio personal se da por la inobservancia de las leyes, por la imprudencia de los peatones y por la negligencia de los conductores.

**Comentario del autor:** Comparto con el criterio emitido por parte de todos los entrevistados en cuanto que, creo que todos nuestros encuestados nos han manifestado que se dan por las opciones pero en donde existe un mayor índice se da por la negligencia y por la inobservancia de la ley por parte los peatones imprudentes ya que al momento de transitar por las vías públicas, no hacen uno de las responsabilidades que deben cumplir como peatones y es por esto que también ocasionan un número de accidentes.

### **6.3. Estudio de casos**

#### **6.3.1. Caso No. 1**

##### **1. Datos referenciales**

**Juicio No.** 01283-2017-00570

**Actor:** Fiscalía y R. U. M. J.

**Procesado:** N. A. P. D.

**Juzgado:** Unidad Judicial de la ciudad de Cuenca

**Fecha:**25 de julio 2017

## **2. Antecedentes:**

El día el día 17 de marzo a las 15. 55 min aproximadamente, el procesado N.A.P.D conducía el bus Chevrolet, turismo baños, por el carril izquierdo de la avenida. Gil Ramírez Dávalos ya al llegar al redondel que conecta a la calle héroes de verde loma del cantón Cuenca, al realizar un viraje provoca la salida de la pasajera, cae y muere por trauma cráneo encefálico, le llevan a la Clínica España se confirma su deceso; el conducía un vehículo con una licencia de tipo inferior, se demostrara que sabiendo que existía un daño en la puerta posterior, condujo y ofreció un servicio público, se afectó el deber objetivo de cuidado y por eso se dio el resultado, hay acuerdos probatorios sobre materialidad y se acreditará la responsabilidad penal su conducta se adecúa a lo previsto en el artículo 377 inciso primero del código orgánico integral penal en calidad de autor.

## **3. Resolución**

Por estas consideraciones, amparado en el artículo 167 de la constitución de la República del Ecuador, este Juez “A” de la de la unidad judicial penal del cantón Cuenca, administrando justicia coma en el nombre del pueblo soberano del Ecuador coma y por autoridad de la constitución y las leyes de la república, declara la culpabilidad del ciudadano N.A.P.D portador de la cédula de ciudadanía No. N.N, mayor de edad ecuatoriano, domiciliado en el cantón cuenca por considerarlo autor del delito culposo constante en el inciso primero del artículo 377 del código orgánico integral penal como imponiéndole a base a un ejercicio de proporcionalidad.

1. Al configurarse y acreditarse busca la circunstancia del artículo 374.2 del código que impide el ejercicio jurídico del artículo 44 ibidem, se impone el ciudadano procesado la pena de 3 años de privación de libertad que la cumplirá en el centro de rehabilitación social regional sierra centro sur – Turi, de esta ciudad de Cuenca.
2. De conformidad con el artículo 70.6 del COIP, se le impone la pena restrictiva del derecho de propiedad es decir la multa de 10 salarios básicos del trabajador en general dando un total de 3750 USD de los Estados Unidos ( calculados con el SBU vigente a la fecha de los hechos) los que deberían ser pagados de manera íntegra e inmediata una vez que las respectivas sentencia ejecutoriada para el cobro de la multa, ofíciese a la autoridad correspondiente dirección provincial del consejo de la judicatura en Azuay, en los términos del artículo 69.1 punto. A ibidem, la multa puede ser cubierta en 36 cuotas de \$104.16 dólares, mientras dure la condena.
3. La suspensión de la licencia de conducir del ciudadano N.A.P.D, por 6 meses una vez cumplida la pena de libertad.

4. De conformidad con el artículo 56 del COIP, bueno se dispone la interdicción y la suspensión de los derechos políticos del sentenciado mientras dure la condena como se comunicará a las autoridades electorales del país.
5. El propietario del vehículo de placas AAT-0661, así como la operadora de transporte CIA. TURISMO BAÑOS S.A, son solidariamente responsables de los daños civiles para los efectos del artículo 377 del COIP, se remitirá copias certificadas de este fallo la agencia nacional de tránsito para las acciones administrativas que pudiesen derivar de esta resolución judicial.
6. Como mecanismo de reparación integral a la víctima como en aplicación del principio RESTITUTIO IN INTEGRUM, y las argumentaciones constantes en el considerando octavo del fallo se dispone:
  - 6.1. Poner en conocimiento de la víctima la verdad de los hechos constituyendo la sentencia PER SE, un mecanismo de reparación.
  - 6.2. Como indemnización de daños materiales, bajo el ejercicio expuesto supra, el sentenciado N.A.P.D, a pagar a la víctima la suma de \$29.200 dólares de los Estados Unidos, cuando el fallo se encuentre ejecutoriado.

Se tiene encuentra que mediante acuerdo probatorio los juguetes procesales han competido en el pago, de 25000 USD de los Estados Unidos aquellos que el acusador particular A E R U los dio por aceptado oralmente
  - 6.3. Como medida de satisfacción y garantía de no repetición, el ciudadano N.A.P.D, reeefectuará Cien horas de labores comunitarias, las que serán cumplidas en coordinación de la EMOV-EP.
  - 6.4. Con costas, daños y perjuicios se regula como honorarios profesionales del abogado defensor del acusado particular el Dr. Pablo Barrera Tello la cantidad de 200 USD de los Estados Unidos.

**Comentario del autor:**

Para mi criterio personal no estoy conforme con que se lo haya sancionado al conductor del automotor, ya que esta persona no salió con la intención de causar o provocar dicha muerte sin embargo por un error interno mecánico como lo fue cerradura de la puerta del bus de servicio público, el cual fue el causante de dicho acto, esta persona en sí no actuó de forma maliciosa ni temeraria. Al no actuar con toda la responsabilidad al momento de dictarle la sentencia el juez tendría que derivarse que el procesado no salió con la intención de causarle este daño a la persona y se le hubiera dictado otro tipo de sanción.

### **6.3.2. Caso No.2**

#### **1. Datos de referenciales**

**Caso No.** 11308-2018-.00137

**Acción:** Muerte Culposa, INC. 2, NUM.5

**Actor:** J. R. A. R.

Fiscalía General del Estado

**Procesado:** H. A. M. A. y M. U. C. A.

**Juzgado:** Unidad Judicial Multicompetente con sede en el cantón Gonzanama Provincia de Loja.

**Fecha:** 15-05-2018

#### **2. Antecedentes**

En base al parte policial informativo suscrito por los señores sargento segundo E.E.Y.C, cabo primero de la policía C.F.P, policía J.A.L, se conoce que el día 23/06/2018 a eso de las 12:00 h 52 minutos, mediante llamada telefónica de la ecu 911 se nos indicó avancemos a verificar un posible accidente de tránsito (atropello), en el sector de la Mátala a la altura de palo blanco, de inmediato nos trasladamos a verificar dicha novedad, ya constituidos en el lugar se pudo observar que se trataba de un accidente de tránsito. Asimismo se nos acercó un ciudadano de nombre es N.N de 50 años de edad quien manifestó viajaba de Loja Cariamanga y a la altura de palo blanco se percata de una camioneta cabina simple, de color plateado a un costado de la vía invadiendo el carril y a unos pocos metros se encontraba una persona tendida en el piso por lo que inmediatamente llamó al ECU 911 dicho accidente se trata entre una camioneta marca Chevrolet de placas N.N. de color plateado tipo cabina simple coma que se dirigía con dirección Cariamanga Catamayo y a la altura de Mátala, sector palo blanco procede a invadir el carril y producto del mismo atropella una ciudadana de nombre J.R.A.R. De 51 años. Quien se encontraba acompañada del adolescente de nombre N.N. de 16 años quien resultó con lesiones. Al lugar avanzó la unidad alfa 6 de Catamayo de placas N.N. Al mando de la doctora G. E. A. L. que nos indicó que la persona que se encontraba en la calzada era de sexo femenino y que ya no tenía signos vitales y responde a los nombres J.R.A.R. de 51 años. También fue atendida la adolescente N.N. Y por su estado de salud fue trasladada a la ciudad de Loja para que reciba atención médica y nos otorgue un certificado médico coma de igual manera se pidió la colaboración del personal de la policía judicial el Sr. Sgos. M. R., personal de tránsito del distrito calvas Sr. Cbo. P W. I. y personal del SIAT al Cbo. P. M. R, para que proceda a realizar el levantamiento de cadáver y proceda a retirar del lugar a la occisa para trasladarla a la ciudad

de Loja al centro Forense para su respectiva Necropsia. Cabe indicar que la persona que ocasiono el accidente de tránsito (atropello) se había retirado del lugar de los hechos con rumbo desconocido y dejando abandonado el vehículo de placas N.N. El vehículo fue trasladado a la ciudad de Catamayo.

Con fecha 13 de agosto del 2018, a las 14h30, se realizó la audiencia de formulación de cargos en contra del ciudadano M.U.C.A. Notifíquese para que se defienda en calidad de autor del delito contenido en el Art. 377 Inc. 2do, numeral 5 del Código Orgánico Integral Penal, esto es la persona que cometiera un accidente de tránsito del que resulte muerta de una o más personas.

### **Decisión.**

Revoca la presunción de inocencia del señor M.U.C.A, ecuatoriano, con numero de cedula N.N, de 35 años de edad, de estado civil soltero y con domicilio en la ciudad de Catamayo y se dicta sentencia condenatoria, declarándolo culpable en calidad de autor y por lo tanto responsable del delito y sancionado en el Art. 377 Inc. 2, numeral 5 del COIP. Y se le impone la pena privativa de libertad de Cinco años de prisión y la suspensión de la licencia de conducir por seis meses, una vez cumplida la pena de libertad. Se le impone una multa de diez salarios (BGU), y la reparación económica esto es la indemnización a los herederos. Y se le niega la petición de suspensión condicional de la pena. Cumplido con los términos legales y requisitos de ley, téngase en cuenta la apelación que hace el sentenciado.

### **Comentario de autor**

Para mi criterio personal el conductor que cometió este delito no debió huir del lugar de los hechos sino más bien dar los primeros auxilios a las personas a quien las arrollo y comunicarse de inmediato con las entidades de auxilio o socorro para que puedan llegar pronto a auxiliar a la persona que se encontraba con mayor daño, es por esto que si concuerdo con la decisión que se plantea en esta sentencia, ya que al huir del lugar de los hechos se puede demostrar muchas causales como por ejemplo que se allá encontrado en estado de embriaguez.

#### **6.3.3. Caso No. 3**

##### **1. Datos referenciales**

**Caso No. 01283-2017- 01588**

**Acción:** 377 Muerte culposa, Inc. 1

**Actor:** Fiscalía general del Estado

**Procesado:** M. E. O. O.

**Juzgado:** Unidad Judicial Penal del Cantón Cuenca

**Fecha:** 14 de junio de 2017

## **2. Antecedentes**

La fiscalía conoció que el 13 de julio del 2017 a las 15:40 minutos en circunstancias que el vehículo de placas N.N., tipo bus, de servicio público de la Cooperativa Transculticay, conducido por el señor M.E.O.O, quien circulaba por la avenida de las Américas sentido este oeste carril izquierdo y al llegar a la altura de la intersección formada por la calle paseo Milchiching impacta- arrolla a la humanidad de la señora R.A.Z.O, en el caso que nos ocupa se colige que hubo violación al deber objetivo de cuidado por parte de la peatón, con sustento en la investigación realizada y en cada una de las pericias y versiones que constan en el acuerdo fiscal, podemos colegir que fue la señora quien en visa fue R.A.Z.O, quien se expuso al riesgo del accidentes con su conducta, violento el Art. 181 de la LOTTSV, del informe de reconocimiento del lugar del accidente y el de reconstrucción del mismo, coinciden en que la causa basal del accidente, radica en el peatón, quien se expuso al riesgo del accidente al cruzar por una zona no configurada para el efecto.

## **3. Decisión**

Bajo ese contexto y fundamentalmente al no haber existido acusación fiscal incluso ratificada por el fiscal superior, amparado en lo previsto en el art. 605. 1 del COIP, se dicta judicialmente Auto de sobreseimiento, a favor del cuidado M.E.O.O, CANCELANDOSE LAS MEDIDAS CAUTERLARES de orden personal y real dictadas dentro de esta causa. Se califica a la acusación particular, como no maliciosa ni temeraria.

## **Comentario del autor**

Para mi criterio personal creo que se debió observar los medios probatorios y la reconstrucción de los hechos y así no acusarlo al conductor por un delito donde la responsabilidad recae totalmente el peatón, vulnerando el derecho el conductor al principio de presunción de inocencia ya que como nos manifiesta la constitución en el artículo 76 numeral 2, se presumirá de inocencia de toda persona y será tratada como tal mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada, ya que en este proceso se le vulneró este derecho al conductor y después el fiscal no tuvo cargos para procesarlo y es ahí donde dicta el dictamen extendido y el juez pasa a dictar el auto de sobreseimiento.

## 6.4. Análisis Estadísticos



Fuente: Agencia Nacional de Transito 2022

Autor: Cristopher Andrey Yanza Banda

**Interpretación:** Para el desarrollo del presente análisis se procede a obtener información y datos estadísticos sobre información histórica de fallecidos in situ, a lo que va del año en lo que va del año 2017 al 2022 como podemos observar tiene un índice alto a partir del año 2017, 2018 y 2019, manteniéndose con 2153 2151 y 2180 fallecidos, bajando un poco su incidencia en el año 2020 contando con 1591 fallecidos, en lo que va del año 2021 subió nuevamente en un índice alto de fallecidos por año y en lo que resta de este año 2022 hasta el mes de agosto se cuenta con 1276 fallecidos es así como lo determina la Agencia Nacional De Tránsito.



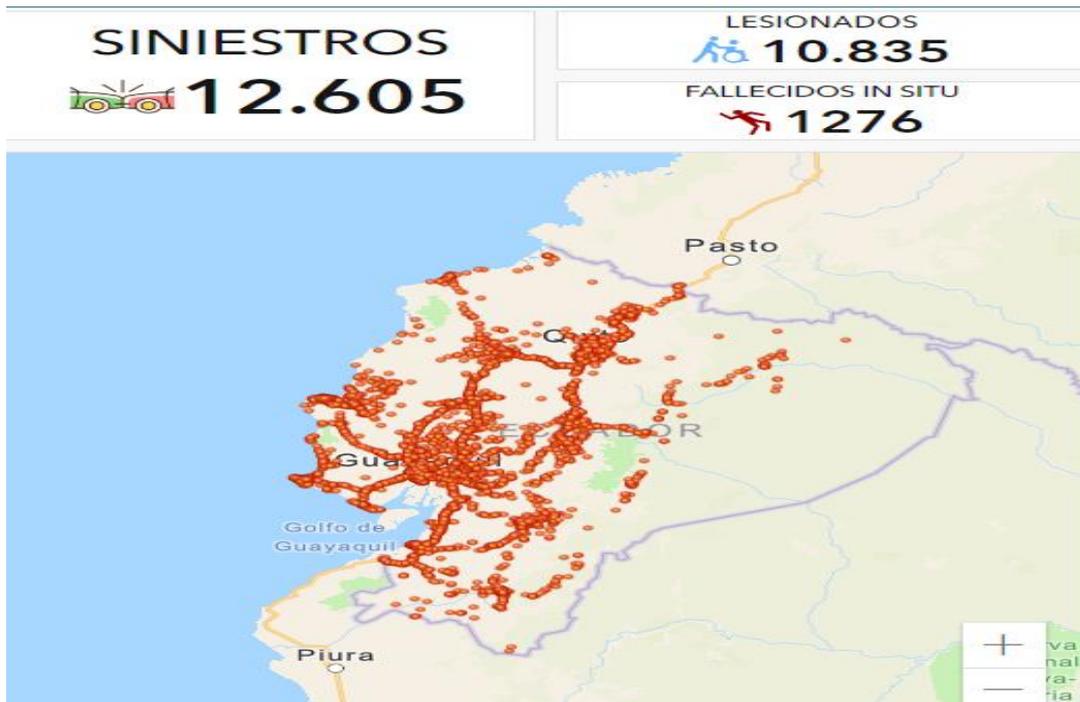
Fuente: Agencia Nacional de Transito 2022  
 Autor: Christopher Andrey Yanza Banda

**Interpretación:** En lo referente a las lesiones por año estadísticas bajadas de la Agencia Nacional de Tránsito, establece que en el año 2017 se dieron 22.018 Lesiones en el 2018 19.858 en el año 2019 similar 19.999 seguido de esto en el 2020 baja la historia de lesionados por año a 13.099, en lo que respecta al año 2021 sube el índice a 17.532 lesionados por año y en lo que respecta al año 2022 hasta el mes de agosto tiene un índice de 10.835 lesionados.



Fuente: Agencia Nacional de Transito 2022  
 Autor: Christopher Andrey Yanza Banda

**Interpretación:** En lo referente a los siniestros de tránsito por año las estadísticas bajadas de la agencia nacional de tránsito, establece que en el año 2017 se dieron 28967 siniestros, en el año 2018 se dieron 25530 siniestros, y en el año 2019 se dio un total de 24595 siniestros, en el año 2020 la suma fue baja se dio 16972 siniestros, en el año 2021 vuelve a subir la cifra en total 21352 siniestros y en el 2022 hasta agosto tenemos una cifra total de 12605 siniestros de tránsito.



Fuente: Agencia Nacional de Transito 2022  
 Autor: Agencia Nacional de Transito

**Interpretación:** En este mapa podemos observar todos los siniestros a nivel nacional cómo andas manifiesta en la imagen existe un total sólo del año 2022 hasta agosto una cifra de 12.605 siniestros, un total de 10.835 lesionados, y 1276 fallecidos in situ.

Tabla 3: Siniestros de tránsito, lesiones y fallecimientos del mes de enero del 2022

Siniestro de tránsito, lesiones y fallecimientos del mes de enero del 2022		
Clase final del siniestro	Enero	Total
Arrollamientos	13	1%
Atropellos	190	11%
Caída de pasajeros	41	2%

Choque frontal	110	6%
Choque lateral	466	27%
Choque posterior	187	11%
Colisión	33	2%
Estrellamientos	257	15%
Otros	42	2%
Perdida de carril	61	4%
Perdida de pista	238	14%
Rozamientos	274	4%
Volcamientos	27	2%
Total	1739	100%

Fuente: Agencia Nacional de Transito 2022

Autor: Christopher Andrey Yanza Banda

**Interpretación:** En esta tabla podemos observar que se muestran los siniestros, lesiones y fallecimientos del mes de enero del 2022, dando un total de arrollamientos en el mes de enero la cifra es de 13 que equivale al 1%, en atropellados existe un número de 190 que equivale al 11%, la caída de pasajeros dando un número total de 41 que equivale al 2%, por choque frontal tenemos un número de 110 que equivale al 6%, el choque posterior teniendo la suma de 187 que equivale al 11%, el choque lateral con un número elevado de 466 equivale al 27%, la colisión representando un número de 33 que equivale al 2%, 2 estrellamientos que tiene un número de 257 que equivale al 15%, la pérdida de carril que tiene un número de 61 que equivale al 4%, la pérdida de pista que tiene un número próxima do 238 y equivale al 14% los rozamientos que tiene un número de 274 que equivale al 4% y por último los volcamientos que tiene un total de 27 equivale al 2%

## 7. Discusión

### 7.1 Verificación de objetivos

En el presente Trabajo de Titulación, se procede a analizar y verificar los objetivos planteados que consta en el proyecto del Trabajo de Titulación legalmente aprobado. Se propuso un objetivo general y tres específicos.

#### 7.1.1 Objetivo General

El objetivo general que consta en el proyecto del Trabajo de Titulación y que fue legalmente aprobado es el que se detalla a continuación:

**“Elaborar un análisis jurídico y doctrinario acerca de la causa penal: 01283-2017-01588 cuenca 26 de septiembre del 2017 del delito muerte culposa”**

El presente objetivo general se logra verificar de la siguiente manera: El análisis jurídico se lo evidencia con el desarrollo del marco teórico, en donde se incorpora las consideraciones que se estipularon en la Constitución de la República de Ecuador, Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial y el Código Orgánico Integral Penal. En cuanto la primera Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial se tomó como artículo el 181 donde menciona el comportamiento de los usuarios en la vía, los mismos que están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, es así que, es relevante traer a conocimiento que por la imprudencia del peatón pueden ocasionar graves accidentes. A más de ello se consideró el análisis del Código Orgánico Integral Penal en el artículo 377 referente a la muerte culposa donde explica que la persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado tendrá una sanción, al momento de realizar el análisis jurídico y doctrinario he tomado como referencia la reseña históricas del Derecho Penal en cuanto a la evolución a través de las escuelas penales y sus representantes , también al analizar en cuanto a y por último análisis de los accidentes de tránsito es la causa de muerte, más relevante ya que mueren 1.2 millones de personas y 35 millones resultan heridas a consecuencia de los accidentes de tránsito; Para reforzar lo dicho se analizan e interpretan normas jurídicas relacionadas a la forma de causar accidentes de tránsito con muerte culposa.

***7.1.2 Verificación de Objetivos Específicos***

Los objetivos específicos que se plantearon y aprobaron legalmente en proyecto del Trabajo de Titulación, que a continuación se procede a verificarlos.

El primer objetivo específico es el siguiente:

**“Demostrar si se vulneraron derechos por parte de la Unidad Judicial Penal del Cantón Cuenca”**

Este primer objetivo específico se planteó con la idea de verificar si se vulneraron los derechos a la persona demanda, en cuanto en la sentencia se pudo analizar y demostrar que se vulneró el principio de inocencia como uno de los derechos respaldados en la noma suprema de la misma manera que viene afectando a otros derechos como puede llegar hacer las garantías básicas del debido proceso. Por lo tanto, se puede verificar que la decisión tomada por la unidad

judicial penal del Cantón Cuenca. No ha sido la correcta al verse vulnerado los derechos en mención, además no se pudo recabar elementos de convicción que ayuden a fomentar una sentencia en firme.

Para evidenciar el vínculo jurídico que se ha creado en la vulneración de estos derechos, el cual fue argumentado por la Convención Interamericana sobre Derechos Humanos, en donde se refiere que toda persona inculpada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se establezca no se dé por hecho su culpabilidad.

El segundo objetivo específico que se planteó es el siguiente:

**“Analizar si la decisión tomada por la Unidad Judicial Penal del cantón Cuenca, es correcta.”**

Se logra verificar este objetivo con la aplicación de las técnicas de las encuestas y entrevistas, de las que se obtuvo información relevante para el presente tema de investigación dentro de la encuesta donde al preguntarles ¿Cree usted por la muerte de una persona en un accidente de tránsito por la imprudencia del peatón debería sancionarse al conductor? A la cual la mayoría de los encuestados respondieron que no están de acuerdo con que se sancione al conductor cuando se refleje un accidente de tránsito por culpa de la imprudencia del peatón, siendo un peligro evidente al cual el peatón se expone, incluso que no sería pertinente que se le sancione a una persona sin tener la intención de causar ese daño sin embargo en muchos de los casos la culpa siempre tiene la persona que va conduciendo el automóvil sin determinarse cuál sería la forma en que se dio el siniestro.

Con la pregunta 2 de la encuesta que dice: ¿Cree usted que los accidentes de tránsito por muerte culposa se dan por la negligencia del conductor? En esta pregunta 29 más de la mitad de los encuestados que forman el 58% determina que si están de acuerdo, porque muchas de las veces los conductores están bajo los efectos del alcohol o exceden la velocidad establecida, sin embargo el 42% que determinan 21 menos de la mitad de encuestados mencionan que no, porque muchas de las veces la diligencia recae sobre el peatón quien debería tomar precauciones al momento de caminar por zonas que la ley prohíbe como transitable o por lo menos respetar el color de los semáforos al momento de pasar una calle. Así mismo dentro de la entrevista en la pregunta uno que dice: ¿Cree usted que, por la muerte de una persona en accidente de tránsito, por la imprudencia del peatón debería sancionarse al conductor? Respondiendo que no, conforme se indica en la en la pregunta, “Por negligencia del peatón”, es por cuanto se ha probado que el proceso no tiene la responsabilidad, por lo tanto se debería ratificar el estado de inocencia del procesado, es aquí donde el señor fiscal, ni siquiera debería emitir un dictamen acusatorio, en razón a que una vez evacuadas las diligencias previas, en el

informe de reconocimiento del lugar de los hechos en su causa basal se determina que el accidente es ocasionado por la imprudencia del peatón, por lo tanto no puede haber sentencia en la cual se sancione al conductor. De la misma forma en la pregunta tercera que dice: ¿Estima Ud. que el peatón imprudente culpable de un accidente de tránsito debe ser sancionado? Respondiendo que Si, por cuanto el determinarse ya una causa basal del accidente, es aquí donde se estaría ya determinando un responsable y el existir daños materiales o lesiones las víctimas tienen todo el derecho a ser reparados, por los daños materiales y lesiones causadas.

También con información de los datos estadísticos de la Agencia Nacional de Tránsito se verifica la información histórica de fallecidos in situ que van a raíz del 2017 al 2022 donde se demuestra que hay una cifra baja en lo que resta de este año 2022, y el índice alto se mantiene en los años 2017,2018,2019, de la misma manera la información histórica de siniestros entre los años 2017 al 2022, la información histórica de siniestros por año del 2017 al 2022 y finalmente a los siniestros ubicados en el país dando como cifra 12605 lesionados 10835 y fallecidos in situ 1276 a raíz de los meses de enero hasta el mes de agosto del 2022.

El tercer objetivo específico es el siguiente:

**“Establecer las causales de los accidentes de tránsito por muerte culposa”**

Este objetivo se verifica con la aplicación de la quinta pregunta de la encuesta donde al preguntarles ¿Cuáles considera usted que serían las causas para que se den los accidentes de tránsito con muerte? la mayoría expresaron que las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito suceden porque el conductor se encuentra en estado de embriaguez a pesar de que saben que la que la ley está prohibida es por ello que esta negligencia ha ocasionado accidentes de tránsito al no contar con la suficiente responsabilidad al momento de consumir estas sustancias psicotrópicas. Por lo tanto, los conductores no son conscientes del peligro que genera conducir en ese estado donde los sentidos se van disminuyendo por esta ingesta de sustancias es así que a nivel nacional es elevada la cantidad de noticias con relación a los accidentes de tránsito en donde se ha verificado que el conductor está bajo los efectos de sustancias. También un gran índice se da por parte de la imprudencia de peatón al no cruzar por las zonas establecidas como son los puentes peatonales o cruces señalizados con su respectiva señalización. En cuanto a la entrevista en la pregunta 2: ¿según su criterio cuales son las causas más frecuentes para que se ocasionen un accidente de tránsito? La mayoría de entrevistados respondieron que el mayor índice es por el uso excesivo de bebidas con alcohol por parte del conductor, por otra parte, también responden de que se da por la imprudencia del peatón, es por esta razón que se debe emitir un reglamento que sancione al peatón cuando éste sea el culpable en los accidentes de tránsito. Ya que como lo hemos venido manifestando el peatón imprudente no cumple con las

obligaciones establecidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, establecidas en el art. 199 donde las determina, cumplir con las indicaciones que brinda la Agencia Nacional de Tránsito, realizar el buen uso de los pasos peatonales, al momento de cruzar la calle cuando el semáforo está en color verde, es por ello que el peatón tiene una gran responsabilidad ante los accidentes de tránsito debido a que se expone continuamente el día a día.

## **7.2 Contraste de la Hipótesis**

La hipótesis planteada en el proyecto del Trabajo de Titulación es la siguiente:

“En muchos de los casos por el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, el responsable viene siendo el peatón.”

La presente hipótesis se logra contrastar satisfactoriamente porque de acuerdo a datos estadísticos desde el año 2017 al mes de agosto del año 2022 se han dado una variedad de siniestros de tránsito, por ende se verifica que existe un gran número de muertes por accidentes de tránsito también de acuerdo a la revisión del marco jurídico específicamente en el artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal existen acciones innecesarias peligrosas legítimas como el exceso de velocidad, conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo, llantas lisas y desgastadas haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas del agua al conductor y la inobservancia de leyes reglamentos regulaciones técnicas u órdenes ilegítimas autoridades o agentes de tránsito.

También es necesario mencionar que de acuerdo al derecho comparado se puede observar que dentro de sus códigos reconocen al delito de muerte culposa como delito de lesiones culposas o de homicidio culposo cometidos con el uso de vehículo motorizado de servicio de transporte público o privado en el artículo establecido en el artículo 312 secuestro conservativo con inciso 2 del Código Procesal Penal de Perú.

También de acuerdo al marco doctrinario se realizó el estudio de los antecedentes históricos del derecho penal, asimismo los antecedentes históricos del delito y los antecedentes de los accidentes de tránsito, nos dice que en el año 1896 se dio la primera multa de tránsito, el hecho por el cual también se contabilizó el primer muerto por accidentes de tráfico por un automóvil con motor, el resultado fue fatal a consecuencia del accidente y que hoy en día se sigue siendo uno de los problemas más graves del mundo.

Con el estudio de caso se ha demostrado que estas situaciones Con el estudio de caso se ha demostrado que estas situaciones de delitos por muerte culposa y accidentes de tránsito no tienen todo lo necesario para un buen desarrollo por lo que no se especifica claramente en el código orgánico integral penal qué pasaría si se verifica que la culpa de este de este siniestro

fue realizada por parte del peatón, incluso en el caso número 3 de la sentencia claramente específica, un tipo de delito de muerte culposa, en donde el conductor queda excepto de la culpa ya que se comprobó que el peatón que en este caso vendría hacer la fallecida, tuvo toda la responsabilidad del accidente por no cruzar por una zona establecida como son los pasos peatonales y el fiscal no tenía prueba alguna para poder acusar al conductor es por esto que se da el auto de sobreseimiento.

Además, con los resultados de las encuestas y entrevistas se pudo constatar la hipótesis en la encuesta con las preguntas 1 y 5, pregunta uno ¿cree usted pertinente que se lo sancione el conductor de un automóvil por un delito de accidente de tránsito con muerte culposa cuando el peatón tiene la culpa? De la que la mayoría de los encuestados respondió que no cree conveniente que se lo sancione al conductor por una infracción que comete el peatón, más aún cuando se determina la responsabilidad ajena al conductor se debería ratificar su estado de inocencia y por lo tanto eximirlo de toda responsabilidad penal. Pregunta 5 ¿Cuáles considera usted que serían las causas para que se den los accidentes de tránsito con muerte? en esta pregunta se colocaron algunas causas que podrían determinar estos accidentes de tránsito tales como imprudencia del peatón negligencia del conductor falta de señalización de tránsito consumo de bebidas alcohólicas y otros que en este caso sería un exceso de velocidad. Con la técnica de entrevista se contrasta la hipótesis con las preguntas 2 y 3 pregunta dos: ¿Según su criterio cuáles son las causas más frecuentes para que se ocasione un accidente de tránsito? Donde los entrevistados respondieron que las causas más comunes son: imprudencia del peatón, influenciar conductor, acciones de omisión del conductor, conducir en estado de embriaguez y no prestar atención a las señales de tránsito. Pregunta 3 ¿Estima usted que el peatón imprudente culpable de un accidente de tránsito debe ser sancionado? La mayoría de los entrevistados respondió que si el peatón infringe su propio deber de cuidado se debería abstener de culpar al conductor por tal delito en vista que el propio peatón está atentando contra su vida al no regirse bajo las leyes o normas que están establecidas dentro de la ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, la misma que incluye cuáles son las obligaciones del peatón frente a estos siniestros.

### **7.3 Fundamentos para los Lineamientos Propositivos**

Es necesario empezar indicando que los delitos de muerte culposa en accidentes de tránsito se han convertido en un número con mayor frecuencia que se dan a nivel nacional, esta investigación pretende concientizar a la sociedad de la gran responsabilidad que es conducir un automotor y más cuando el peatón cruza la calle sin contar con los semáforos dirigiéndose al peligro de poder ser arrollado por un automotor incluso en algunos casos produciéndose su

propia muerte, es por ello que no basta con saber conducir sino más bien es necesario tener los conocimientos y pericias para poder actuar en determinada circunstancia, cuando se presente un caso de imprudencia del peatón para poder evitar este tipo de accidentes; sin embargo, al momento de resultar la muerte de una persona y la culpa haya sido por parte del conductor nos estamos enfrentando a una muerte culposa, pero al momento de que el peatón haya infringido su propio deber de cuidado se estaría desarrollando dentro del proceso un dictamen abstentivo a favor de conductor.

Según el tratadista, Patricio Vargas, establece que, la muerte culposa al igual que la conducta culposa se entiende como la falta de la intención por el sujeto activo de provocar las consecuencias lesivas o daño en el acto que emprende, por lo que se dice que no se buscó intencionalmente resultado de la acción. Es por ello que, la muerte culposa, consiste en causar la muerte a un ser humano, obrando con culpa o sea sin intención de causar ese daño sin dolo, pero se comete ese acto con negligencia, incluso se habla del cometimiento del delito o del acto que se produce no tú vas con intención de hacer daño a otra persona sino por circunstancias mayores se produce este acto o hecho, pero sin la intención de causar el daño; es por ello que se debe tomar en cuenta como realmente se suscitaron los hechos.

La Constitución de la Republica del Ecuador dentro de su artículo 66, numeral 1, señala, El derecho a la inviolabilidad de la vida, es decir incluye a este artículo que no habrá pena de muerte, el derecho a la vida dentro de nuestra norma supra es tan importante que se debería de cuidar este derecho para no ser violentado por otras personas sin embargo a suscitarse este tipo de accidentes de tránsito se está enfrentando diariamente a que resulten muertes, por eso tendríamos que establecer políticas para disminuir el alto índice de muertes en los accidentes de tránsito a nivel nacional, para así garantizar el derecho a la vida, como un derecho fundamental. También he considerado analizar el artículo 168 en su numeral 6 de la de la misma norma establece los principios para la administración de justicia en el cumplimiento de sus deberes y en el ejercicio de sus atribuciones en cuanto a las sustanciación de los procesos en todas las materias distancias etapas y diligencias las mismas que serán llevadas a cabo de manera oral cumpliendo con los principios ya sean estos de concentración, contradicción y dispositivo; es por ello que todas las pruebas dentro de la investigación se van a concentrar en el juicio oral a Fin de que se desarrolle en audiencia todas estas pruebas para verificar la culpabilidad o la inocencia de las personas que se encuentran dentro de un proceso.

El Código orgánico Integral Penal, en su art.377 nos manifiesta, la persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado. Por lo tanto, podemos entender como la falta de intención por el sujeto

activo de provocar las consecuencias de daño en el acto que emprende. Por lo que se dice que no se llama a buscar el resultado intencional de su accionar, por lo que el daño acontecido es fortuito, involuntario y sin maldad. De la misma manera el artículo 371 del mismo Código establece que se denomina infracciones de tránsito a cuya acción culposa producida en el ámbito del transporte y seguridad vial, es por ello que la violación de esta norma incluye una sanción que puede estar determinada de manera expresa, y que el conductor al momento de desarrollar un siniestro dentro de una vía podrá acarrear este tipo de sanción. Así mismo debemos analizar el artículo 605 del C.O.I.P. Que establecen sobreseimiento este será dictado en algunos casos como por ejemplo cuando el fiscal se abstiene de cruzar y de ser el caso dicha sesión será ratificada por un superior aquí podemos observar lo que decía que cuando al momento del peatón infringir su propio deber de cuidado el conductor ya no acarrearía una pena al momento de que se dicte un sobreseimiento y el propio fiscal se abstenga de acusar dentro de este estado procesal, incluso estaríamos hablando de una presunción de inocencia del mismo procesado.

El Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en su Art. 392 define a los Accidentes de Tránsito como, todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una causa y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos como bien su infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía vehículo, vía y/o entorno. Consecuentemente, no es más que un hecho fortuito que se da entre un automotor y otro objeto el mismo que puede ser un automotor o algún obstáculo de la vía como son árboles, muros, bordes, entre otros tipos que obstaculicen el paso, como resultado de este hecho deja cuantiosos daños materiales y en los casos más graves provoca hasta la muerte de una persona.

Respecto al derecho comparado dentro del presente trabajo de investigación como la legislación corresponde a los países de Colombia y Perú, referente al tema de investigación, el Código Penal de Colombia en su artículo 109 define como homicidio culposo, en el inciso 2, cuando la conducta culposa se ha cometido utilizando medios motorizados su arma de fuego se impondrá igualmente la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas y la privación del derecho a tenencia y porte de arma. El código penal de Colombia nos hace un énfasis completo a lo que vendría siendo lo que es el homicidio culposo, pero en el inciso segundo del cuerpo normativo, no menciona sobre la muerte culposa por medios motorizados que vendrían hacer más bien muerte culposa en accidentes de tránsito.

Como los resultados de investigación de campo se puede mencionar que, dentro de las encuestas, la mayoría de entrevistados menciona que creen que, en la mayoría de los casos por

los accidentes de tránsito, existe una responsabilidad por parte de la imprudencia del peatón, si se ha escuchado de muchos casos en el que el peatón mismo es el que no tiene el cuidado respectivo, incluso que el peatón tanto como el conductor están sujetos a normas que deberían cumplirse lamentablemente al no ser cumplidas a cabalidad existe este tipo de accidentes, es por ello que la mayoría de casos se da por la negligencia del conductor o por la imprudencia del peatón. De la misma manera el uso de los semáforos incluye bastante al momento de no respetarse estos colores dentro del mismo porque al momento de que una persona cruza estando en semáforo verde se está enfrentando directamente al peligro.

En cuanto a la opinión de los entrevistados supieron manifestar que si se da la muerte de una persona en accidente de tránsito por la imprudencia del peatón debería sancionarse el conductor la mayoría indicó que por la imprudencia del peatón es por cuanto se ha probado que el procesado no tiene esta responsabilidad por lo tanto se debería ratificar su estado de inocencia es aquí donde el fiscal debería de dictar u omitir un dictamen abstentivo, más no un dictamen acusatorio, esto al momento de desvincular al conductor incluso esto acompañado del informe de reconocimientos del lugar del accidente y el de reconstrucción de los hechos se puede determinar cuál fue de un vehículo de este hecho mencionado, eso sí que también se determina como un usuario más de la vía el cual debe tener sus precauciones al momento de circular debido a que existen lugares propios o destinados para el cruce de peatones los cuales deben respetarse para evitar este tipo de accidentes e inconvenientes viales.

Dentro del estudio de los tres casos se determinó que la presunción de la presunción de inocencia es un elemento esencial dentro de un proceso el cual cuenta por parte del derecho a la defensa al momento de tramitarse todo este proceso sin embargo el hecho de contar como un delito de muerte culposa en accidentes de tránsito también se puede determinar que la culpa no sólo puede ser del conductor sino más bien puede ser por la imprudencia del peatón, es por ello que es determinante analizar cuáles fueron las circunstancias en las que se suscitó el hecho, incluso con el informe de reconocimiento del lugar del accidente y el de reconstrucción del mismo se puede determinar se dio este tipo de accidente de tránsito, es por ello que dentro de la sentencia que me he permitido analizar se ratifica el estado de inocencia del procesado MEOO, dentro del cual se ha existido una acusación fiscal que incluso es ratificada por un fiscal superior donde se dicta judicialmente un auto de sobreseimiento a favor del procesado de esta manera se cancela las medidas cautelares de orden personal y las cuales fueron dictadas dentro de esa causa al momento de que no se ha podido demostrar que la acusación haya tenido algún perjuicio al momento de no estar en una en un estado evidente de una mala intención de causar un agrario un agravio al acusado incluso no hubo imprudencia por parte del conductor y

por último no se pudo probar que hubo temeridad; es así que se ha comprobado que es ciudadano MEOO se encontraba en posición de garante de su seguridad y la ciudadana ha estado encaminada dentro del riesgo permitido no generándose un riesgo jurídicamente desaprobado lo que no se le puede atribuir como resultado penalmente de este accidente de tránsito.

Con la información de los datos estadísticos proporcionados se verifica que a nivel nacional existe un gran índice de siniestros que se han ido desarrollando de manera constante desde el año 2017 al año en curso 2022, incluso se tomó a consideración la información histórica de fallecidos in situ lo cual al momento de analizar hemos determinado que se mantiene en un nivel alto en el 2017 2018 2019 en el año 2020 baja y nuevamente vuelve a subir en el año 2000 XXI sin embargo a raíz de este año hasta el mes de agosto se mantiene en 1276 como un nivel bajo de fallecidos hasta el momento por accidentes de tránsito.

## **8. Conclusiones**

Una vez desarrollada la revisión de literatura y analizado los resultados de campo y sintetizada la discusión de los resultados del trabajo de titulación, se llega a las siguientes conclusiones.

1. Se demostró que la muerte culposa en el art. 377 del Código Orgánico Integral Penal, determina que los accidentes de tránsito se dan en gran medida por la inobservancia de las leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades e incluso al no respetar las señales de tránsito.

2. El Código Orgánico Integral Penal, establece las causales cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, pero también tendría que determinar que la persona que lo ocasione sea el conductor como el peatón el causante de dicho accidente se lo tendría que sancionar correspondiente a esta pena ya que existen accidentes de tránsito en donde la responsabilidad recae en el peatón y no se los sanciona.

3. De los resultados de las encuestas y entrevistas, podemos determinar que si existen accidentes de tránsito de los cuales la culpa recae por la imprudencia de los peatones, el cual estos tienen que cumplir con sus obligaciones determinadas en la Ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial.

4. Las obligaciones de los peatones, determinadas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y seguridad Vial, se las deberían de tomar en cuanto al momento de dictar una decisión ya que en muchos de los casos se da por la imprudencia del peatón al no cumplir

con la ley o acatar con las indicaciones de las señalizaciones de tránsito, esto se da más al no cruzar por los espacios establecido como son los paso cebras o paso elevados.

5. Con la información de los datos estadísticos se verifica que a nivel nacional existen un gran número de accidentes de tránsito, los mismo que tiene como resultado solo en el periodo de enero hasta agosto del 2022, existen un mayor número de conductores fallecidos que de pasajeros y peatones en los accidentes de tránsito

6. Los ciudadanos tanto conductores, peatones y personas, deber ser capacitados en materia de tránsito para que así las personas aprendan a respetar las señales de tránsito y la responsabilidad de conducir un automotor, solo así lograremos una verdadera cultura vial y evitaremos el índice alto de los accidentes de tránsito.

## **9. Recomendaciones**

Las recomendaciones que se estiman pertinentes son las siguientes:

1. A los Colegios y Foros de Abogados del Ecuador, capacitar respecto a las normas de educación vial, para poder así capacitar a los ciudadanos tanto, conductores como peatones y personas en general que circulen por las vías de nuestro ecuador de la manera correcta respetando las señalizaciones de tránsito, que se estiman para el conducto y el peatón.

2. A la Fiscalía General del Estado, a los fiscales en general que, al momento de levantar los cargos, en materia de tránsito se evidencie bien la responsabilidad de quien cometido el acto del inicio del accidente ya que siempre la culpa le recae al conductor.

3. Al Consejo de la Judicatura al momento de dictar una sentencia, apliquen el principio de presunción de inocencia, en los litigios de tránsito en donde el resultado del daño no se compruebe que es causado por parte del conductor, ya que existe procesos, como el que estamos analizando como punto principal de este trabajo de titulación en donde el conductor no es el culpable de la muerte.

4. A las Universidades del Ecuador, que capaciten en cuanto al tema de la educación vial, tanto para personas en general, impartirles las charles de las responsabilidades del peatón que tiene que cumplir al momento de transitar por vías públicas y para conductores impartirles charlas hacer un recuento de lo que es la educación vial.

5. A la Agencia Nacional de Tránsito, la capacitación continua para aquellas personas que registran continuas citaciones, infracciones o contravenciones de tránsito para evitar desgracias mayores, pero esta capacitación deber ser impartida por profesionales de la ANT, con especialidad en materia vial.

6. Preparar una estrategia y un plan de acción nacionales en materia de educación vial, para que las personas, niños, peatones, pasajeros de diversos medios de transporte y conductores aprendan paulatinamente las normas de educación vial y así evitamos el sin número de muertes y accidentes de tránsito.

### **9.1. Lineamientos Propositivos**

En el presente Trabajo de Titulación, se buscó generar un criterio jurídico en cuanto a la toma de decisiones de los administradores de justicia en relación con los delitos de muerte culposa en accidentes de tránsito cuando el responsable vendría siendo el peatón.

Nuestra propuesta tomando como base el principio de respeto a la vida, establecida en los derechos humanos y la Constitución de la República del Ecuador, es establecer políticas para disminuir el alto índice de accidentes de tránsito en todo el Ecuador, en donde la causa del accidente vendría a ser por la imprudencia del peatón

Consideramos que se debe impartir educación vial desde la escuela, de manera didáctica y responsable, ya que el peatón también forma parte del círculo de accidente vial, para enseñarles a los niños, adolescentes y personas adultas el uso de los puentes peatonales, las zonas seguras para cruzar las calles, a interpretar las señalizaciones de tránsito como más importante los colores del semáforo, las señales de tránsito, etc., esta sería una de las primeras estrategias para disminuir los atropellamientos y muertes causadas por la imprudencia de los peatones al momento de cruzar la calzada por un paso no permitido.

Sin embargo, como han sido analizados en tema de estudio el caso que he tomado a consideración puedo indicar que la víctima en este caso es quien solo pudo infringir su propio deber de cuidado es por ello que, no se puede determinar una conducta culposa al conductor de este siniestro de tránsito. Consecuentemente se debe implementar un inciso en donde la culpa también recaerá por la imprudencia del peatón el mismo también tendría que ser sancionado como tal por haber sido el autor principal del accidente. Tomando en consideración también la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad vial en su artículo 181. Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias a las personas o daños a los bienes. El Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en su artículo 392 Hace referencia a los accidentes de tránsito como un suceso eventual o dado por una acción involuntaria que tenga como efecto una o más causas con independencia de grado ocurre esto en las vías o puede ser en los lugares destinados al uso público privado ocasionando como el artículo anterior la muerte de una persona, por lo tanto, se ha tomado en consideración este tema ya que como podemos observar se está violentando de manera directa el principio de la presunción de

inocencia, el derecho a la vida siendo este uno de los derechos y principios primordiales dentro de nuestra Constitución lo cual debería ser precautelado y mas no vulnerado.

Estimo conveniente que se deberían plantear políticas públicas que se encuentran dentro del eje Institucional En su objetivo 14 que menciona fortalecer las capacidades del Estado con énfasis a la administración de justicia y eficiencia de los procesos de regulación y control con independencia y autonomía.

El Estado en todos los niveles de gobierno debe garantizar a los ciudadanos el pleno goce de sus derechos para la consecución de este fin es necesario contar con un Estado que facilite la prestación de sus servicios de la población de manera oportuna y eficiente igualdad de oportunidades.

Políticas:

14.1 Garantizar a los ciudadanos el derecho pleno a la justicia sin impunidad con un sistema de administración de justicia independiente eficaz y transparente

14.3 Fortalecer la implementación de las buenas prácticas regulatorias que garantizar la transparencia eficiencia y competitividad del Estado.

Se debería tener como sugerencia la legislación de Perú en cuanto al plan de desarrollo aprobado visión del Perú al 2050:

5. Estado moderno eficiente transparente descentralizado que garantice una sociedad justa e inclusiva sin corrupción y sin dejar a nadie atrás.

El Estado unitario descentralizado tú en todo el territorio nacional de manera eficiente transparente bajo los principios de economía social de mercado libre competencia subsidiaridad y solidaridad y garantiza la igualdad de oportunidades.

## 10. Bibliografía

- Sotomayor, Vivar, Arguello. (2020). *Práctica Jurídica en materia de tránsito*. Riobamba: Editext.
- Vargas, Flores, Delgado, Vargas. (2021). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente. *Dominio de las Ciencias*, 93.
- Agencia Nacional de Tránsito. (s.f.).
- Albán, E. (2015). *Manual de Derecho Penal Ecuatoriano*. Quito: Ediciones legales .
- Argentina, H. C. (10 de febrero de 1995). *Ley de Tránsito, Ley N°24449*. Buenos Aires. Obtenido de <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/ley-24449-818/actualizacion>
- Asúa, L. J. (1997). *Principio de Derecho Penal la ley y el delito*. Buenos Aires : Sudamericana S.A.
- Ayala, O. (s.f.). *academia*. Obtenido de [https://www.academia.edu/29822052/Historia\\_y\\_Evoluci%C3%B3n\\_de\\_la\\_Ley\\_de\\_Tr%C3%A1nsito\\_en\\_el\\_Ecuador\\_docx](https://www.academia.edu/29822052/Historia_y_Evoluci%C3%B3n_de_la_Ley_de_Tr%C3%A1nsito_en_el_Ecuador_docx)
- Balestra, C. F. (1998). *Derecho Penal Introduccion y Parte general*. Buenos Aires: ALBELEDO- PERROT .
- Beiras, I. R. (2005). *Política Criminal y Sistema Penal* . Barcelona : Anthropos .
- Burneo, R. A. (2013). *Guía Didáctica* . Loja: Escoprol.
- Cabanellas, G. (2011). *Diccionario Jurídico Elemental*. Buenos Aires: Heliasta.
- Código Nacional de Tránsito Terrestre* . (2002). Colombia : Poder público, rama legislativa .
- Código Orgánico Integral Penal*. (2022). Quito: Corporacion de estudios y publicaciones.
- Código Penal de Colombia*. (2000). Colombia.
- Código Penal de Venezuela*. (2000). Venezuela .
- Código Penal Federal*. (1931). Mexico.
- Código Procesal Penal Peruano*. (1991). Perú.
- Constitución de la República del Ecuador*. (2022). Quito.
- Convencion Interamerica sobre Derechos Humanos* . (1977). San Jose de Costa Rica .
- Cubillos, M. A. (2015). *Qué es la Política Criminal*. Bogota : DC-001-2015.
- Daray, H. (1989 ). *Accidentes de Tránsito* . Buenos Aires : Astrea .
- Del Busto, Diaz, D Valdivia. (1986). *ACCIDENTES DE TRANSITO* .
- Diccionario Panhispánico del Español Jurídico*. (19 de julio de 2022). Obtenido de <https://dpej.rae.es/>

*Enciclopedia Juridica* . (2020).

Francisco Muñoz, Mercedes García . (2010). *Derecho Penal*. Valencia: Tirant lo blanch.

García, P. (2019). *Derecho Pnela Parte General* . Perú: Ideas Solución Editorial S.A.C.

Jiménez, E. B. (2011). *Curso de Política Criminal* . Valencia : Tirant lo blanch .

*Ley Organica de Trasporte Terrestre Transito y Seguridad Vial*. (2021). Quito.

Machicado, J. (2010). Concepto de Delito. *Apuntes Juridicos* , 3.

Mansilla, M. (2016). *Convenio sobre ley aplicable en materia de accidentes de circulación por carretera*.

Mariaca, M. (2010). *Introduccion al Derecho Penal* . Bolivia: USFX.

Mezger, E. (1958). *Derecho Penal* . buenos aires : ARGENTINA S. R. L. .

Nuñez, R. (1999). *Manual de derecho penal*. Argentina : Marcos lerner editora cordoba .

Ossorio, M. (1999). *Diccionario de ciencias jurídicas políticas y sociales*. Guatemala : Datascan, S.A. .

Ossorio, M. (2015). *Diccionario de Ciencias Juridicas Politicas y Sociales* . Guatemala : Datascan, S.A.

REA. (1992). *Real Academia Española*. Madrid: Espasa Calpe, S.A.

*Reglamento a Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. (2017). QUITO: LEXISFINDER.

Rodriguez, G. (2012). *Derecho Penal Parte General* . CIVITAS, S.A. .

Roxin, C. (2002). *Política cimnal y sistema de derecho penal* . Buenos Aires : Hammurabi.

Soberanes, J. L. (1983). *Diccionario Jurídico Mexicano*. Mexico : Tipografica S.R.L .

*Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito - Código de Tránsito*. (2014). República del Perú : SUTRAN .

Torres, G. E. (2019). *Teoria del delito y el estado social y democratico de derecho*. Barcelona: BOSCH EDITOR .

*Turbo*. (21 de junio de 2018). Obtenido de [revistaturbo.com/noticias/asi-fue-el-primero-accidente-automovilistico-de-la-historia-887](http://revistaturbo.com/noticias/asi-fue-el-primero-accidente-automovilistico-de-la-historia-887)

Vásquez, R. L. (2000). *Derecho Internacional Penal* . Santiago - chile : congreso .

Vizcaíno, S. T. (24 de noviembre de 2005). *Derecho Ecuador* . Obtenido de <https://derechoecuador.com/queacute-es-un-accidente-de-traacutensito/>

Zaffaroni, E. R. (2006). *Manual de derecho penal*. Buenos Aires: EDIAR .

Zapata, A. (2007). *Prevenir los Accidentes de Transito*. QUITO : CRYGAB.

## 11. Anexos

### Anexo 1. Certificado del Tribunal

Loja, 15 de marzo de 2023

Certificación del tribunal

#### CERTIFICACIÓN.

Los suscritos miembros del Honorable Tribunal de Grado, nos reunimos con el fin de revisar el trabajo de titulación "Análisis jurídico y doctrinario de la causa penal: 2017-01588. Por delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, Cuenca Ecuador". De autoría del postulante Cristopher Andrey Yanza Banda, previo a la obtención del título de Abogado. En tal sentido, una vez que se han cumplido con todas las sugerencias y observaciones realizadas, autorizamos continuar con el trámite correspondiente para su sustentación.



Dr. Luis Anibal Torres Jiménez, Mg. Sc.  
Presidente



Dr. Ángel Medardo Hoyos Escaleras, Mg. Sc.  
Mg. Sc.

Vocal.



Dr. Fernando Filemón Soto Soto,

Vocal

## Anexo 2. Formato de Encuesta



Universidad  
Nacional  
de Loja

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**  
**FACULTAD JURIDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**ENCUESTA REALIZADA A PROFESIONALES DEL DERECHO**

Apreciado(a) abogado(a): Mi nombre es Cristopher Andrey Yanza Banda, estudiante del último ciclo de la Carrera de Derecho de la Facultad Jurídico Social y Administrativa de la Universidad Nacional de Loja, debido a que me encuentro desarrollando mi trabajo de titulación denominado: **“ANÁLISIS JURÍDICO Y DOCTRINARIO DE LA CAUSA PENAL:2017-01588. POR EL DELITO MUERTE CULPOSA EN ACCIDENTES DE TRANSITO, CUENCA ECUADOR.”**; solicito a Ud. de la manera más comedida díguese dar contestación al siguiente cuestionario, resultados que permitirán obtener información para la culminación de la presente investigación.

**Instrucciones:** En la sentencia 2017-01588 por el delito de muerte culposa en accidente de tránsito. “La Fiscalía conoció que el 13 de julio del 2017 a las 15:40 minutos en circunstancias que el vehículo de placas UAH-0547, tipo bus, de servicio público de la Cooperativa TRANSCULTICAY conducido por el Sr. M.E.O.O. quien circulaba por la avenida de las Américas sentido este oeste carril izquierdo y al llegar a la altura de la intersección formada por la calle Paseo Milchichig impacta- arrolla a la humanidad de la Sr. R.A.Z.O. en el caso que nos ocupa se colige que hubo violación al deber objetivo de cuidado por parte de la peatón, con sustento en la investigación realizada y en cada una de las pericias y versiones que constan en el cuaderno fiscal, podemos colegir, que fue la señora quien en vida fue la Sr. R.A.Z.O quien se expuso al riesgo del accidente con su conducta violentó el Art. 181 de la LOTTSV del informe de reconocimiento del lugar del accidente y el de reconstrucción del mismo, coinciden en que la causa basal del accidente, radica en el peatón, quien se expuso al riesgo del accidente al cruzar por una zona no configurada para el efecto.

1.- ¿Cree usted, pertinente que se lo sancione al conductor de un automóvil por un delito de accidente de tránsito con muerte culposa, cuando el peatón tiene la culpa?

Si ( )

No ( )

Porque.....

.....

2.- ¿Cree usted, que los accidentes tránsito por muerte culposa, se da más por la negligencia del conductor?

Si ( )

No ( )

Porque.....

.....

3.- ¿Cree usted que, en la mayoría de los casos por el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, se da por la imprudencia del peatón?

Si ( )

No ( )

Porque

.....

.....

4.- ¿Cree usted que, en la mayoría de accidentes de tránsito, se da por la inobservancia de la ley por parte del conductor al ingerir sustancias psicotrópicas?

Si ( )

No ( )

Porque

.....

.....

5.- ¿Cuáles considera usted que serían las causas para que se den los accidentes de tránsito con muerte?

A.- imprudencia del peatón

b.- negligencia del conductor

c.- falta de señalización de tránsito

d.- consumo de bebidas alcohólicas

d.

-

otros.....  
.....

6.- ¿Estima usted que en muchos accidentes de tránsito de los cuales resultan muerta una persona, se debe a la imprudencia del peatón?

Si ( )

No ( )

Porque

.....  
.....

### **Anexo 3: Formato de Entrevista**



Universidad  
Nacional  
de Loja

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE LOJA**

**FACULTAD JURIDICA SOCIAL Y ADMINISTRATIVA**

**CARRERA DE DERECHO**

**ENTREVISTA REALIZADA A PROFESIONALES DEL DERECHO**

Mi nombre es Cristopher Andrey Yanza Banda, estudiante del último ciclo de la Carrera de Derecho de la Facultad Jurídico Social y Administrativa de la Universidad Nacional de Loja, debido a que me encuentro desarrollando mi trabajo de titulación, ANÁLISIS JURÍDICO Y DOCTRINARIO DE LA CAUSA PENAL:2017-01588. POR EL DELITO MUERTE CULPOSA EN ACCIDENTES DE TRANSITO, CUENCA ECUADOR.” solicito a Ud. de la manera más comedida díguese dar contestación a la siguiente entrevista, de antemano les agradecería mucho su colaboración.

En la sentencia 2017-01588 por el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito.

Que se da por un automotor tipo bus de servicio público, quien arrolla a un peatón, en este caso nos colige que hubo violación al deber objetivo de cuidado por parte del peatón, quien se expuso al riesgo del accidente al cruzar por una zona no configurada para el efecto.

1.- ¿Cree usted que, por la muerte de una persona en accidente de tránsito, por la imprudencia del peatón debería sancionarse al conductor?

2.- ¿Según su criterio cuales son las causas más frecuentes para que se ocasione un accidente de tránsito?

3.- ¿Estima usted que el peatón imprudente culpable de un accidente de tránsito debe ser sancionado?

4.- ¿Está usted de acuerdo de que en muchos accidentes de tránsito de los que resulta la muerte de una persona, el responsable también puede ser el peatón?

5.- ¿Los delitos de tránsito se ocasiona por negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de la ley, según su criterio cuál de estas causas se da con mayor frecuencia?

## Anexo 4: Certificación de Traducción del Abstract

Loja, 14 de marzo del 2023

El suscrito, Lda. Silvana Nataly Bautista Tambo, **DOCENTE DE INGLÉS DE LA ESCUELA DE EDUCACIÓN BÁSICA PARTICULAR " MONTESSORI"**, a petición de la parte interesada y en forma legal,

<b>CERTIFICA:</b>
-------------------

Que, la traducción del documento adjunto solicitado por la Sr. Christopher Andrey Yanza Banda, con cédula de ciudadanía No. 1105008039, cuyo tema de investigación se titula "ANÁLISIS JURÍDICO Y DOCTRINARIO DE LA CAUSA PENAL:2017-01588.POR DELITO DE MUERTE CULPOSA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO , CUENCA ECUADOR ", ha sido realizado y aprobado por mi persona Lda. Silvana Nataly Bautista Tambo, Docente de educación mención inglés con registro de senescyt No. 1031-2021-2295804.

El apartado del Abstract es una traducción textual del resumen aprobado en español.

Particular que comunico en honor a la verdad para los fines académicos pertinentes facultando al portador del presente documento hacer el uso legal pertinente.

Atentamente,



Silvana Nataly Bautista Tambo

C.I.: 1106199423