



Universidad Estatal Península de Santa Elena
Instituto de Postgrado

Informe de investigación previo a la obtención del título de
Magíster en Derecho - Cohorte no. 1

TEMA

**El delito de tránsito por muerte culposa, el deber objetivo del cuidado,
la suspensión de la licencia de conducir y el principio de causalidad**

AUTOR

Ab. Castillo Armijos Deyby Patricio

TUTOR

Ab. Gómez Fioravanti Jorge Humberto, MSc.

Santa Elena - Ecuador

Año 2021

TRIBUNAL DE GRADO



F.Q. Calero Mendoza Rolando PH.D
**DIRECTOR DEL INSTITUTO
DE POSTGRADO**



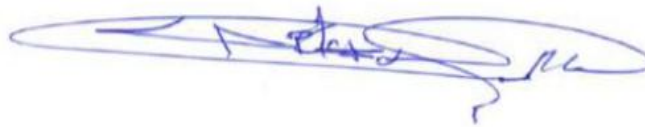
Lic. Cortez Clavijo Paola, MSc.
COORDINADORA



Abg. Clery Aguirre Arturo, Ph.D.
ESPECIALISTA DEL ÁREA



Abg. Gómez Fioravanti Jorge, MSc.
DOCENTE TUTOR



Abg. Coronel Ortiz Víctor, Msc.
SECRETARIO GENERAL

Aprobación del tutor

En mi calidad de Tutor **del Informe de Investigación**, “El delito de tránsito por muerte culposa, el deber objetivo del cuidado, la suspensión de la licencia de conducir y el principio de causalidad”, elaborado por el maestrante Ab. Deyby Patricio Castillo Armijos, egresado de la **MAESTRÍA DE DERECHO PRIMERA COHORTE**, de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, previo a la obtención del Título de Magíster **EN DERECHO PRIMERA COHORTE**, me permito declarar que luego de haber orientado, dirigido científica y técnicamente su desarrollo y estructura final del trabajo, cumple y se ajusta a los estándares académicos y científicos, razón por la cual lo apruebo en todas sus partes.

Atentamente,




Ab. Jorge Humberto Gómez Fioravanti, MSc.

Aprobación del docente especialista

En mi calidad de Tutor **del Informe de Investigación**, “El delito de tránsito por muerte culposa, el deber objetivo del cuidado, la suspensión de la licencia de conducir y el principio de causalidad”, elaborado por el maestrante Ab. Deyby Patricio Castillo Armijos, egresado de la **MAESTRÍA DE DERECHO PRIMERA COHORTE**, de la Universidad Estatal Península de Santa Elena, previo a la obtención del Título de Magíster **EN DERECHO**, me permito declarar que luego de haber revisado y analizado científica y técnicamente el desarrollo y estructura final del trabajo, cumple y se ajusta a los estándares académicos y científicos, razón por la cual lo apruebo en todas sus partes. Obteniendo la calificación de: 10 / DIEZ.

Atentamente,



Firmado digitalmente por
ARTURO GUILLERMO CLERY
AGUIRRE
Nombre de reconocimiento (DN):
cn=ARTURO GUILLERMO CLERY
AGUIRRE,
serialNumber=230221105535,
ou=ENTIDAD DE CERTIFICACION
DE INFORMACION, o=SECURITY
DATA S.A. 2, c=EC
Fecha: 2021.12.10 13:12:22 -05'00'
Versión de Adobe Acrobat
Reader: 2021.007.20099

Ab. Arturo Clery Aguirre, PhD.

Declaración de responsabilidad

YO, **Ab. Deyby Patricio Castillo Armijos,**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Investigación, “**El delito de tránsito por muerte culposa, el deber objetivo del cuidado, la suspensión de la licencia de conducir y el principio de causalidad**”, previa a la obtención del Grado Académico de **MAESTRÍA DE DERECHO PRIMERA COHORTE**, ha sido desarrollado con base a una investigación exhaustiva, respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas y cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del trabajo de titulación.

Santa Elena, 15 de octubre de 2021.

EL AUTOR



Ab. Deyby Patricio Castillo Armijos

Carta de compromiso

YO, **Ab. Deyby Patricio Castillo Armijos**,

DECLARO QUE:

De acuerdo a la normativa transitoria para el desarrollo de los programas de maestría y para procesos de titulación del instituto de postgrado (IPG) de la Universidad Estatal Península de Santa Elena (UPSE), mientras dure la pandemia del covid-19, capítulo VI Art 45.- Documentos para la presentación del trabajo de Titulación. “Los maestrantes, al momento de enviar la documentación, deberán adjuntar una carta de compromiso donde citan la responsabilidad, una vez terminada la emergencia, de entregar la documentación física para luego ser adjuntada a la carpeta de registros. En el caso de que los trabajos de titulación hayan sido realizados por más de un maestrante, estos requisitos se presentarán de manera individual”.

Me comprometo a entregar de manera física y debidamente firmado todos los documentos correspondientes al proceso de pre defensa y sustentación del Trabajo del Informe de Investigación: **“El delito de tránsito por muerte culposa, el deber objetivo del cuidado, la suspensión de la licencia de conducir y el principio de causalidad”**, previa a la obtención del Grado Académico de **MAGÍSTER EN DERECHO**, una vez terminada la emergencia sanitaria al Instituto de Postgrados de la UPSE.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance de este documento.

Santa Elena, 15 de octubre de 2021.

EL AUTOR



Ab. Deyby Patricio Castillo Armijos

Dedicatoria

Este proceso académico está dedicado especialmente a Dios, a la Virgen Del Cisne, a mi bella esposa Mercedes De Jesús Gonza Valladares, mi preciosa madre María Graciela Armijos, mis inquietos hijos María Alejandra y Jared Alexander Castillo Gonza, pilares fundamentales de mi vida, quienes me han dado fortaleza para seguir adelante en este proceso de aprendizaje.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Deyby Patricio Castillo Armijos', with a horizontal line underneath.

Ab. Deyby Patricio Castillo Armijos

Agradecimiento

Un agradecimiento especial a todos los docentes de la **MAESTRÍA DE DERECHO PRIMERA COHORTE, del Instituto de Postgrados de la UPSE**, por impartir y compartir sus conocimientos y así poder nutrirme para crecer profesionalmente.

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Deyby Patricio Castillo Armijos', with a long horizontal stroke extending to the right.

Ab. Deyby Patricio Castillo Armijos

ÍNDICE

Aprobación del tutor	1
Aprobación del docente especialista.....	2
Declaración de responsabilidad	3
Carta de compromiso	4
Dedicatoria	5
Agradecimiento	6
Índice de preguntas	10
Índice de tablas	11
Índice de gráficos.....	12
Resumen ejecutivo	13
Abstract	14
Introducción.....	15
CAPÍTULO I.....	17
EL PROBLEMA.....	17
1. Planteamiento del problema	17
1.1. Formulación del problema.....	17
1.2. Preguntas de investigación	17
1.3. Objetivos de la investigación.....	18
1.3.1. Objetivo general.....	18
1.3.2. Objetivos específicos.....	18
1.4. Justificación teórica.....	18
1.5. Justificación metodológica	19
1.6. Justificación práctica	19
1.7. Hipótesis general.....	19
1.8. Variable independiente.....	19
1.9. Variable dependiente.....	19
1.10. Aspectos metodológicos	19
CAPÍTULO II.....	21
MARCO TEÓRICO.....	21
2. Origen del objeto de la investigación.....	21
2.1. Los accidentes de tránsito.....	21
2.2. Delitos culposos de tránsito	24
2.3. Delitos dolosos de tránsito.....	25

2.4. Muerte en accidentes de tránsito.....	25
2.5. Educación vial.....	26
2.6. El conductor.....	27
2.7. El peatón.....	27
2.8. La víctima.....	28
2.9. El derecho protegido o bien jurídico.....	29
2.10. El derecho a la vida.....	29
2.11. El derecho a la verdad.....	31
2.12. Derecho a la justicia.....	32
2.13. El derecho a la igualdad.....	32
2.14. El Deber objetivo del cuidado.....	33
2.15. Imprudencia.....	35
2.16. Impericia.....	36
2.17. Negligencia.....	36
2.18. Sanciones en los Delitos de Tránsito por Muerte Culposa inciso primero Art. 377 del COIP.....	37
2.19. La pena privativa de la libertad.....	38
2.20. Suspensión de la licencia de conducir.....	40
2.21. La reparación integral.....	40
2.22. Marco legal.....	42
2.23. Constitución del Ecuador.....	42
2.24. Código Orgánico Integral Penal.....	43
2.25. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.....	44
2.26. Reglamento de aplicación a Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.....	45
2.27. Seguridad vial.....	47
2.28. Iura Novit Curia.....	48
2.29. Causalidad.....	50
2.30. La teoría de la imputacion objetiva.....	52
2.31. Casos prácticos.....	53
2.32. Causa No. 24281-2021-00221.....	53
2.33. Causa No. 24281-2021-00626.....	63
2.34. Causa No. 24281-2019-01303.....	68
2.35. Causa No. 24281-2019-01514.....	76
CAPÍTULO III.....	81
MARCO METODOLÓGICO.....	81
3.1. Metodología.....	81

3.2. Tipo de investigación	81
3.3. Metodología empleada	82
3.4. Técnicas	82
3.5. Observación	82
3.6. Encuesta.....	83
CAPÍTULO IV	94
PROPUESTA	94
4.1. Tema.....	94
4.2. Objetivo general.....	94
4.3. Justificación	94
4.4. Desarrollo de la propuesta:	95
Conclusiones.....	102
Recomendaciones	103
Referencias bibliográficas	104
Anexos	107

Índice de preguntas

PREGUNTA No. 1.....	84
PREGUNTA No. 2.....	85
PREGUNTA No. 3.....	86
PREGUNTA No. 4.....	87
PREGUNTA No. 5.....	88
PREGUNTA No. 6.....	89
PREGUNTA No. 7.....	90
PREGUNTA No. 8.....	91
PREGUNTA No. 9.....	92
PREGUNTA No. 10.....	93

Índice de tablas

TABLA No. 1.....	84
TABLA No. 2.....	85
TABLA No. 3.....	86
TABLA No. 4.....	87
TABLA No. 5.....	88
TABLA No. 6.....	89
TABLA No. 7.....	90
TABLA No. 8.....	91
TABLA No. 9.....	92
TABLA No. 10.....	93

Índice de gráficos

GRÁFICO No. 1	22
GRÁFICO No. 2	23
GRÁFICO No. 3	84
GRÁFICO No. 4	85
GRÁFICO No. 5	86
GRÁFICO No. 6	87
GRÁFICO No. 7	88
GRÁFICO No. 8	89
GRÁFICO No. 9	90
GRÁFICO No. 10	91
GRÁFICO No. 11	92
GRÁFICO No. 12	93

Resumen ejecutivo

Esta investigación tiene como propósito explicar cómo en la mayoría de accidentes de tránsito no existe intencionalidad; las causas de los accidentes de tránsito, ocurren generalmente por transgresiones a las disposiciones y reglamentos de tránsito, por impericia, negligencia, imprudencia e inobservancia.

En consecuencia, el problema de esta investigación está caracterizado en analizar las sanciones por el delito de tránsito por muerte culposa, por infringir el deber objetivo del cuidado en el Código Orgánico Integral Penal - COIP, donde se establecen dos sanciones; aplicándose también, multa pecuniaria, resarcimiento de daños materiales y reparación integral a la víctima; estas sanciones no se emplean con suficiente conocimiento de causa en algunos casos, en otros es hasta desconocido e inaplicado.

El objetivo propuesto es analizar la aplicación de las sanciones mencionadas a través del nexo de causalidad probado plenamente con los informes periciales, probando la teoría del caso de la infracción de la persona procesada. En lo concerniente a la metodología de la investigación, se desarrolla a través de la modalidad cualitativa, dado que se cimienta de manera pormenorizada en un marco contextual, así como en el contenido de casos prácticos que permitan demostrar la realidad del problema. En este mismo sentido, la investigación es descriptiva por la explicación de los mencionados fundamentos que se desprenden de la teoría de la imputación objetiva, la inviolabilidad de la vida de modo culposo, la materialidad de la infracción y el nexo de causalidad.

En cuanto a los resultados, el análisis crítico y jurídico genera los elementos claves para la tutela de derechos, así como una contribución para afianzar el principio de seguridad jurídica.

Abstract

This research aims to explain how in most traffic accidents there is no intentionality; the causes of traffic accidents generally occur due to transgressions of traffic provisions and regulations, incompetence, negligence, recklessness and non-compliance. Consequently, the problem of this research is characterized in analyzing the penalties for the crime of traffic for wrongful death for violating the objective duty of care in the COIP, where two sanctions are established; also applying a pecuniary fine, compensation for material damage and comprehensive reparation to the victim; these sanctions are not used with sufficient knowledge of the facts in some cases, in others it is even unknown and unenforced. Therefore, the proposed objective is to analyze the application of the aforementioned sanctions through the fully proven causal link with the expert reports, proving the theory of the case of the infraction of the person prosecuted. Regarding the methodology of the research, it is developed through the qualitative modality since it is based in detail on a contextual framework, as well as on the content of practical cases that allow demonstrating the reality of the problem. In this same sense, the investigation is descriptive by the explanation of the aforementioned foundations that emerge from the theory of objective imputation, the inviolability of life in a culpable way, the materiality of the infringement and the causal link. In terms of results, the critical and legal analysis generates the key elements for the protection of rights, as well as a contribution to strengthen the principle of legal certainty.

Introducción

En Ecuador existen muchos procesos por delitos de tránsito, que son cometidos por infringir el deber objetivo del cuidado; esto es la imprudencia, negligencia, impericia, inobservancia por parte de peatones y conductores, que conllevan a hechos que se relacionan por el delito de muerte culposa, que atentan con el bien protegido de la vida, ocasionando muerte y daños materiales.

El artículo 377 inciso primero de la normativa penal vigente, menciona que la persona que cause un accidente de tránsito dando como resultado la muerte de una o más personas por quebrantar el deber objetivo del cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, es decir, que realizando un minucioso análisis, hay que determinar el hecho fáctico que produjo la muerte, puesto que lo que se quiere evidenciar es que el artículo tiene que ser analizado más profundamente, debido a que tiene vacíos que lamentablemente podrían perjudicar a cualquiera de las partes.

Estos sucesos no premeditados, de consecuencias desagradables, la ley los cataloga como delitos culposos, los cuales conllevan la obligación de restituir los daños ocasionados y reparar integralmente de la infracción a la víctima.

A continuación, en base al trabajo de investigación se ha detallado cada uno de los capítulos desarrollados, con la finalidad de otorgar al lector una idea más clara sobre los mismos.

Capítulos que conforman el trabajo

Capítulo I: El primer capítulo detalla de forma pormenorizada el planteamiento y formulación del problema, pregunta general y específicas, objetivo general y específicos y el planteamiento de la metodología de la investigación.

Capítulo II: El segundo capítulo corresponde al desarrollo contextual de la investigación con temas acordes a la propuesta, por ende, se citaron a autores, a lo que le prosiguió teorías y principios, antecedentes, origen y evolución de los accidentes de tránsito, el delito de muerte culposa, sus sanciones previstas en el art. 377 inciso primero, y otras

sanciones contempladas en la normativa penal COIP, debido proceso penal, garantías constitucionales y procesales, efectos y consecuencias del infringir el deber objetivo del cuidado, así como un breve esbozo de casos que denotan la aplicación de las sanciones de muerte culposa en accidentes de tránsito, en relación al principio de causalidad.

Capítulo III: Correspondiente al marco metodológico, sección donde se ha descrito el lineamiento metodológico con el que se realizó el trabajo de investigación, desarrollando la metodología empleada, los tipos de investigación, la población de estudio y las encuestas realizadas a una muestra selecta de la población escogida, mediante la fórmula correspondiente, población que será la conformada por los abogados inscritos al Colegio de Abogados de Santa Elena, ascendente a 300 Abogados inscritos.

Capítulo IV: El capítulo final, correspondió a la propuesta donde se concluyó el trabajo, dándole respuesta a la hipótesis planteada, en tal capítulo se procedió a desarrollar un análisis crítico y jurídico sobre el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, determinado en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal, para que la parte involucrada responsable reciba las sanciones respectivas, en base a la existencia de la relación de causalidad.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1. Planteamiento del problema

En todas las carreteras del planeta, cada año mueren millones de personas, siendo los accidentes de tránsito una de las principales causas de muerte. Por este mismo motivo, el Ecuador es conocido como uno de los países con la tasa más alta de mortalidad en toda América latina. Quien ocasiona un accidente de tránsito del que resulte la muerte por transgredir el deber objetivo de cuidado, la pena privativa de libertad en el Ecuador es de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.

El delito de muerte culposa en accidentes de tránsito relacionado directamente con materia penal, es un delito que debe ser neurálgicamente analizado, para que la parte involucrada responsable de la causa reciba las sanciones respectivas, considerando la relación de causalidad; para determinar el daño ocasionado por el infractor.

1.1. Formulación del problema

¿Cómo se aplica las sanciones en los delitos de tránsito por muerte culposa determinado en el inciso primero del artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal, en base a la existencia de la relación de causalidad?

1.2. Preguntas de investigación

a. Pregunta general

¿Cuáles serían los argumentos jurídicos que servirían de fundamento para que la parte involucrada responsable en los delitos de tránsito por muerte culposa reciba las sanciones respectivas, en base a la relación de causalidad?

b. Preguntas específicas

- ¿Cómo está constituido actualmente el marco legal que regula las sanciones por accidentes de tránsito por muerte culposa?

- ¿Cómo se podría reducir los accidentes de tránsito por muerte culposa?
- ¿Cuáles son las sanciones por infringir el deber objetivo del cuidado en los accidentes de tránsito por muerte culposa?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general

Desarrollar un análisis crítico y jurídico sobre el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, determinado en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal, para que la parte involucrada responsable reciba las sanciones respectivas, en base a la existencia de la relación de causalidad.

1.3.2. Objetivos específicos

- Argumentar jurídicamente y doctrinariamente sobre el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito.
- Examinar los accidentes de tránsito por muerte culposa ocurridos en la provincia de Santa Elena.
- Desarrollar un análisis crítico y jurídico sobre el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, determinado en el artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal, para que la parte involucrada responsable reciba las sanciones respectivas, entre ellas la suspensión o revocatoria de la licencia de conducir, comprobando la existencia de la relación de causalidad.

1.4. Justificación teórica

La justificación teórica estará relacionada con la sistematización conceptual que genera reflexión y discusión, no solo académica sino también social al contrastar las teorías en el presente trabajo.

1.5. Justificación metodológica

La justificación metodológica propondrá métodos y estrategias que permitan obtener conocimientos válidos y confiables.

1.6. Justificación práctica

La justificación práctica hará énfasis en materia de tránsito y sus reglamentos, para que sean respetados y utilizados en la práctica.

1.7. Hipótesis general

¿A través del análisis crítico y jurídico se podrá determinar si la parte involucrada responsable recibe las sanciones determinadas en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal, en base a la existencia de la relación de causalidad?

1.8. Variable independiente

Delito de muerte culposa en accidentes de tránsito, determinado en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal.

1.9. Variable dependiente

Análisis crítico y jurídico.

1.10. Aspectos metodológicos

Tipo de investigación

Por su alcance se enmarca en el ámbito descriptivo y explicativo.

Enfoque de la investigación

Será cualitativo y cuantitativo, que busca describir a profundidad los fenómenos de la investigación.

Método de la investigación

La investigación se llevará a cabo aplicando los métodos inductivo - deductivo analítico - sintético e investigativo.

Técnicas de investigación

La encuesta.

Instrumentos de investigación

Los cuestionarios.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2. Origen del objeto de la investigación

2.1. Los accidentes de tránsito

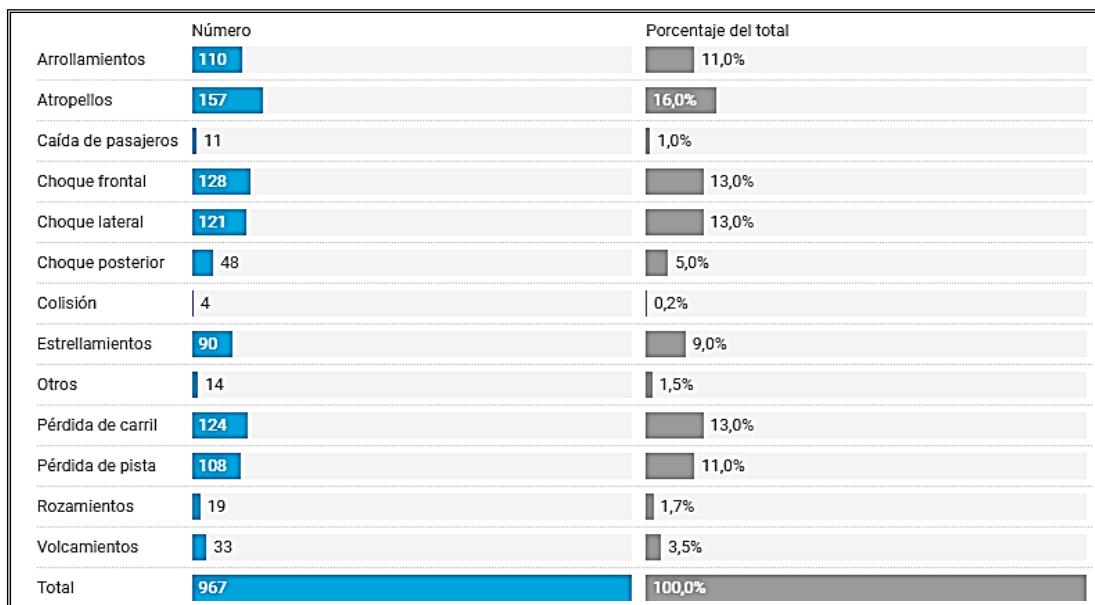
Según la Organización Mundial para la Salud, alrededor de 3500 personas fallecen cada día a causa de los siniestros viales, millones de personas sufren accidentes cada año, siendo los usuarios más vulnerables de la vía pública los niños, ancianos, peatones y ciclistas (OMS, 2018).

Las muertes por accidentes de tránsito se incrementan día a día, estadísticamente las cifras son muy altas. En uno de sus informes sobre seguridad vial, la OMS ubica al Ecuador en el segundo lugar de los países de Sudamérica con mayor índice de muertes por esta causa, datos que recopilan la información estadística de transporte del Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos INEC (Chiriboga, 2014, pág. 1).

Antes de la emergencia sanitaria Covid-19, los accidentes de tránsito se registraban en horas de la madrugada. Durante los meses de la crisis sanitaria la mayoría de accidentes se producen entre las 18:00 y las 20:59. Las causas principales de los accidentes de tránsito no han cambiado en el país, incluso durante la pandemia de Covid19. Hablar o escribir por celular, maquillarse o comer ocasionaron el 33,6% de los accidentes que ya han dejado 967 fallecidos en los primeros ocho meses del 2020.

Infringir el deber objetivo del cuidado, produce el 80% de estos accidentes, lo que ha cambiado, según datos de la Agencia Nacional de Tránsito, la hora en la que ocurren la mayoría de las muertes. Históricamente, los fallecimientos en las vías y carreteras de Ecuador se producían entre las 02:00 y las 04:00. Durante la emergencia sanitaria la mayoría de incidentes que terminaron con la muerte de los implicados fue entre las 18:00 y las 20:59. Este horario coincide con la aplicación de las medidas de restricción de movilidad que, en la mayoría de ciudades que se sitúan en semáforo amarillo, empezaba a las 21:00. Otro horario en el que también se producen accidentes de tránsito que terminan con vidas humanas es entre 05:00 y las 07:59, sobre todo, como consecuencia de atropellos, arrollamientos y choques.

GRÁFICO No. 1
FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO
(ENERO-AGOSTO 2020)



FUENTE: AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO.

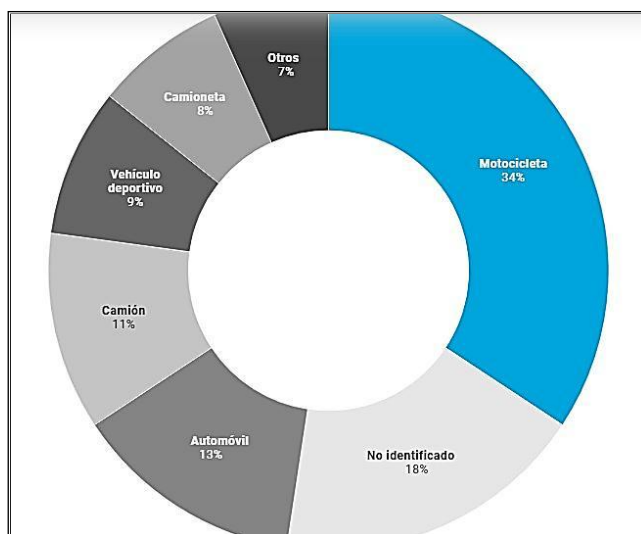
La mayoría de accidentes de tránsito ocurre por la irresponsabilidad de los conductores y también de los peatones no se obedecen las leyes de tránsito.

En el 2020 los accidentes de tránsito disminuyeron en un 60% entre marzo y mayo en los que la emergencia sanitaria Covid-19, golpeó con más fuerza al país con relación al mismo período de 2019. El número pasó de 6.085 a 2.481. Esto impactó directamente en la cantidad de fallecidos. En el mismo período, los decesos pasaron de 553 a 262. Es decir, un 52% menos. Sin embargo, desde junio de 2020 la cifra de accidentes se ha incrementado, después de que las restricciones impuestas se relajaron, datos de la ANT señalan que entre junio y agosto de 2020 han ocurrido 3.700 accidentes que han ocasionado 345 fallecidos. Ante este crecimiento, las autoridades deben implementar más controles, con el objetivo de evitar que las cifras de accidentes y de fallecidos lleguen a las de años anteriores, es necesario un cambio cultural de las personas hacer conciencia, no se respetan las leyes.

En el 2020 los primeros ocho meses existen 298 personas fallecidas en accidentes de tránsito a bordo de una motocicleta. Esta cifra corresponde al 30,8% de los 967

decesos. Además, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) detalla que el 34% de los vehículos involucrados durante el período citado fueron motocicletas.

GRÁFICO No. 2
TIPOS DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN FALLECIMIENTOS
(ENERO-AGOSTO 2020)



FUENTE: AGENCIA NACIONAL DE TRÁNSITO

Las motos son el medio de transporte más peligroso, ocasionan el 26% de los accidentes, mientras que los automóviles ocasionan el 29%, las autoridades de tránsito, deben hacer controles e impartir capacitaciones constantes sobre educación vial para disminuir los accidentes y muertes en las vías.

El Código Orgánico Integral Penal hace referencia a los delitos de tránsito como delitos culposos, donde las sanciones las detalla en su Art. 377:

“La persona que ocasione un accidente de tránsito ocasionando la muerte de una o más personas por transgredir el deber objetivo de cuidado, la pena privativa de libertad será de uno a tres años” (COIP, 2021).

Los delitos de tránsito son aquellas infracciones con mayor repercusión que las contravenciones de la misma materia, o las más graves que las segundas, por lo tanto se determinan con una sanción penal mayor, porque su consecuencia se mira al efecto de la vulneración de los derechos de las personas y afectación de sus patrimonios (Quinchuela, 2017, pág. 1).

Es lamentable observar lo poco severa que es nuestra normativa, pues al tratarse de muerte, no se hace absolutamente nada para sancionar a la persona que ocasiona la muerte de otra en un accidente de tránsito, es por ello que se necesita de urgencia un estudio pormenorizado en cuanto a la sanción por infringir el deber objetivo de cuidado si es ocasionado o por el conductor o por el peatón.

2.2. Delitos culposos de tránsito

En materia de tránsito las sanciones no están orientadas sobre la base de una actitud dolosa sino de una actitud culposa, esa es la palabra clave, en materia penal los delitos son definidos entre otras cosas por el dolo, mientras que en materia de tránsito se definen por la culpa.

En materia penal la culpa es la conciencia antijurídica de la conducta, sin embargo, esta conciencia no se puede calificar como dolo ya que a diferencia de los delitos penales existen ciertos elementos que modelan las infracciones de tránsito como acciones u omisiones culposas que violando el deber objetivo de cuidado generan un daño directo a un bien jurídico protegido por la ley.

El Código Penal vigente en el artículo 377 inciso primero, al tipificar el delito de muerte culposa causada por un accidente de tránsito hace una breve referencia a estas acciones culposas, indicando que, en materia de tránsito los accidentes se producen por acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas.

Es indiscutible que nadie sale a matar en un vehículo, los automóviles, motocicletas, camiones, etc., son un medio de transporte, su objetivo principal es trasladar personas animales y carga de un lugar a otro por vía terrestre, por consiguiente, el objetivo principal de una persona no es infringir las leyes de tránsito, sino simplemente llegar a su destino. Entonces las acciones que violan el deber objetivo de cuidado serán aquellas que nos permitan encontrar la materialidad de la infracción y la responsabilidad del infractor (Pérez A., 2020, pág. 3).

Por estas circunstancias referidas los delitos culposos son los que se producen de un acto u omisión que está tipificado como tal dentro de la legislación ecuatoriana, al no haber observado el deber objetivo de cuidado, que produce que sea sancionado según la relación de causalidad.

2.3. Delitos dolosos de tránsito

Para el autor Cabanellas en Derecho Penal, constituye dolo la resolución libre y consciente de realizar voluntariamente una acción u omisión prevista y sancionada por la ley”, entonces el dolo es la voluntad o la intención de causar daño en otra persona y será sujeta de una sanción por parte de la ley (Cabanellas, 2019).

La normativa penal ecuatoriana, establece que una persona actúa con dolo cuando ha tenido la intención de causar daño y claramente específica que dicho dolo será preterintencional cuando la acción u omisión ha producido un resultado más grave del que quiso causar en un inicio.

Una vez que se ha definido lo que es el dolo según doctrina y la legislación ecuatoriana, es oportuno establecer la definición de esta clase de delitos, “los delitos dolosos son aquellos que realiza el sujeto conociendo los elementos del tipo penal, o previendo como posible el resultado típico un delito, daño o perjuicio según las disposiciones del código penal o bien previsto en la ley penal” (Sánchez, 2016, pág. 12).

2.4. Muerte en accidentes de tránsito

Alrededor del planeta existen más de 300.000 muertes ocasionadas por accidentes de tránsito, siendo un tema de nunca acabar aproximadamente 14 millones de personas quedan heridas y lesionadas cada año (Toscano, 2019, pág. 8).

Las cifras dejan una duda razonable, porque al no conocer con exactitud las estadísticas reales de las muertes que ocasionan los accidentes de tránsito, tanto en la población ecuatoriana, los entes reguladores en materia de tránsito no le dan la importancia, ni aportan soluciones que disminuyan y terminen las mortalidades que dejan los accidentes de tránsito.

Nadie sale con la intención de causar la muerte en las carreteras, estos hechos son considerados como delitos culposos, es entonces que se considera que es un error, pero dichos errores se pueden evitar con la precaución y la educación (Santa-María, 2019), que deben tener tanto los peatones y conductores.

2.5. Educación vial

Según Zabalza (2010), la educación vial es el aprendizaje de un conjunto de normas y lineamientos acerca de cómo comportarse en las vías, considerándose sustancial en el desarrollo de las personas (Zabalza, 2010).

Para el autor Alarcón (2009), manifiesta que la educación vial es fundamental para que exista armonía dentro de una sociedad mediante la concienciación acerca de las normas y leyes de tránsito que han sido previamente establecidas para cada país, puesto que como educación cívica está dirigida a facilitar la convivencia de una sociedad y a asegurar la seguridad del derecho a la movilidad de una persona (Alarcón, 2009).

La Educación Vial es parte de la Educación Social (Rey, 2016), siendo una base eficaz de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y seguridad vial.

El autor Dávila manifiesta que, con el tiempo, la educación y formación vial han formado parte de la sociedad, siendo el punto de partida de varias conductas en el tráfico y la movilidad. Así mismo, la importancia de la educación vial recae sobre el factor humano (Molina, 2020), pues ambos son complementarios. Partiendo de esta premisa, la educación vial se encuentra determinada por la “adquisición de conocimientos, hábitos y actitudes, en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas que transitan por la vía pública”. De esta manera, la adquisición de este nuevo aprendizaje para un conductor inicial o experto se vuelve fundamental a la hora de conducir (Dávila, 2015).

Generalmente, estos accidentes son provocados por tomar riesgos como la pérdida de control al volante, exceso de velocidad, haber consumido bebidas alcohólicas o usar estupefacientes y exponerse a la tarea de conducir durante el día o la noche.

2.6. El Conductor

Para el autor Castillo (2021), el conductor es una persona con la capacidad de conducir un mecanismo conocido como automotor para transportarse o trasladar personas o cosas. El conductor es quien está a cargo de los mandos del automotor. (Castillo, 2021).

Conducir se trata de una actividad en la que el raciocinio es usado para tomar el control de un mecanismo con motor para transportarse (Castillo, 2021).

2.7. El Peatón

Para el autor Fernández (2016), es el individuo que transita a pie por la vía pública. Son también peatones quienes transitan con coches de niño o de un discapacitado o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones (Fernández, 2016, pág. 5).

En la ciudad los peatones deben circular por las aceras, pero en algunas ocasiones es necesario cruzar al otro lado de la calle. Así mismo, cuando se pretende cruzar una calle lo primero que se debe tener en cuenta es el lugar por el que se va a realizar. Hay lugares apropiados y seguros, siendo los pasos con marcas viales, semáforos o agentes del tráfico (Sánchez P., 2014, pág. 8).

La entidad de tránsito ha desarrollado estrategias para evitar los accidentes de tránsito, los peatones no prestan la atención debida y circulan en la ciudad o en la carretera, sin la debida protección. Por ello es importante instruir a través de las leyes de tránsito, evitando con cultura vial situaciones de riesgos para los peatones; esto también, depende del conocimiento vial y comportamiento de los conductores como peatones, sin dejar de lado que muchos peatones desconocen las normas otros las conocen y son rebeldes, existen porcentajes elevados que dicen que los peatones: ingresan a las calles por donde les da la gana, no utilizan los pasos peatonales, tampoco respetan los semáforos.

Para el autor Castillo, los peatones son personas vulnerables en las vías, que muchas ocasiones con un pequeño error o imprudencia, son vulnerables lo que puede con

un pequeño impacto acarrearles situaciones terribles con su salud y su vida (Castillo, 2021).

2.8. La Víctima

Según la dogmática penal, la víctima es la persona que asimila el injusto típico, quien soporta la vulneración de sus derechos consecuencia del delito, inclusive sin que medie que el delincuente haya actuado culpablemente. De allí que las víctimas sean titulares legítimas del bien jurídico vulnerado (Ipiña, 2016, pág. 480).

La definición vigente de víctimas ya no se remite únicamente al sujeto pasivo del delito, actualmente Naciones Unidas ha determinado que:

Las víctimas son las personas que han sufrido lesiones, como consecuencia de acciones u omisiones, se incluyen los familiares o personas a cargo que tengan relación inmediata con la víctima directa y a las personas que hayan sufrido daños al intervenir para asistir a la víctima en peligro o para prevenir la victimización.

En la víctima se crea un impacto emocional, su proyección humana y social quedan gravemente perturbados; su soledad, sus tensiones y angustias, las heridas morales y daños materiales se intensifican por la desprotección que profundiza humillaciones y miedos consecuencia de las imágenes cotidianas del delito. Se generan mayores angustias, expectativas, temores, etc., que causan profundos daños, producto de su desprotección y, por lo tanto, le induce a un mayor riesgo y estigmatización, que impide respetar su dolor y sus derechos, suponiendo persistentes golpes hacia ellos, lo cual, indudablemente que reproduce el alto grado de vulnerabilidad en el que se encuentran las víctimas (Konrad, 2018., pág. 62).

Esta percepción de la víctima induce a replantear la efectividad del Estado y sus operadores de justicia y su consecuente previsión de mecanismos de protección y prevención del delito, ajustados a la realidad sociológica de la víctima, específicamente en lo relativo a la reparación integral, que no es otra cosa que, encontrar los medios jurídicos y convencionales oportunos, que asistan a las víctimas conforme a sus reales necesidades (Palacios, 2017, pág. 23).

El Estado no ha sido consecuente con lo que le ha exigido a la víctima, “el proceso ha requerido mucho de ella para que el Estado pueda aplicar la ley penal de una manera efectiva, pero a pesar de ello, la respuesta obtenida ha sido precaria” (Pesántez, 2017, pág. 22).

2.9. El Derecho Protegido o Bien Jurídico

En los accidentes de tránsito con muerte, lo que se busca es proteger un derecho y es, que la víctima obtenga una respuesta por parte del Estado por el hecho suscitado, pero lamentablemente, la respuesta del Estado suele ser una reparación material, esto no es suficiente para entregar o restaurar los derechos que han sido vulnerados, por ello es vital hacer notorio los derechos que deberían ser protegidos, en estos casos en los que se encuentran derechos como: la vida, igualdad, verdad y justicia.

2.10. El Derecho a la Vida

En el derecho penal el bien jurídico es el objeto de protección, lo que corresponde analizar y estudiar, conceptualizando el mismo para mayor entendimiento por dos razones fundamentales, este derecho se encuentra recogido en diversos cuerpos normativos tanto a nivel nacional como internacional, podemos encontrar articulados sobre el mismo en la Declaración Universal de los Derechos Humanos y en la Constitución del Ecuador. La vida es el derecho fundamental que tiene cada persona a que se respete su existencia (Linzán, 2020), que solo debería poder perderse por causas naturales o accidentales. “Es el más importante de los derechos y precede a todos, porque sin vida no puede gozarse de ninguna otra facultad. Es un derecho natural que el derecho positivo debería reconocer siempre, pero no ocurre así en la práctica”.

Este derecho debe no puede ser entendido como una obligación hacia el propio titular, en mejores palabras, no puede ser concebido como el derecho que tiene cada sujeto a permanecer vivo dado que: Si ello fuese cierto estaríamos concibiendo un derecho que sólo puede ser planteado contra nosotros mismos. Es más, si se concibe este derecho como inalienable, tal y como es concebido por gran parte de la doctrina, estaríamos aceptando que las personas por ninguna circunstancia podrían dejar de vivir si no es por muerte

natural (Cerna, 2019).

Tal como lo plantea Figueroa García-Huidobro, el derecho a la vida tiene que estar dirigido hacia las demás personas de no ser así sería una figura solipsística; es decir, que estaríamos concibiendo a este derecho solo dirigido contra el titular del mismo, lo cual sería ilógico (Cerna, 2019, pág. 52).

De lo descrito el derecho a la vida es la potestad que tiene cada persona a que se respete las decisiones que éste adopte respecto a su propia existencia y, también, se puede concluir que existirán excepciones que dadas las circunstancias se suaviza tal imperativo, tal es el caso de la legítima defensa, estado de necesidad exculpante, etc.

La primera razón será que el bien jurídico sirve de límite para la actuación del derecho penal; es decir, en base al principio de exclusiva protección de bienes jurídicos ya estudiado, esta institución cumplirá la función de demarcar hasta dónde puede actuar el derecho penal al señalar qué conductas debe sancionar cuando se vulneren ciertos “intereses valiosos” para la sociedad, algunos autores denominan a esto la “función limitadora” del bien jurídico (Balcarce, 2019, pág. 56).

La segunda razón importante se desprende de la anterior en el sentido que, si el bien jurídico es objeto de protección del derecho penal entonces éste será el mismo que fundamentará y justificará la existencia del derecho penal; aquello es obvio dado que, si no existiese que proteger entonces no tendrá sentido aquel instrumento de protección, si no existiese el bien jurídico pierde razón de ser la presencia del derecho penal (Bustos, 2020).

Para el autor Bustos que “los bienes jurídicos están más allá del derecho, por eso su concepción es trascendente, no se confunden con él, sino que le sirven de fundamento” (Bustos, 2020, pág. 84).

El autor Meini nos menciona que la doctrina clasifica a los bienes jurídicos en individuales y colectivos, el derecho penal no solo protege los bienes jurídicos en los cuales se representan las libertades individuales sino también aquellos otros en los cuales se representan las condiciones necesarias para que las personas podamos hacer valer

nuestros derechos colectivos. Esta diferenciación permite distinguir entre bienes jurídicos individuales y bienes jurídicos colectivos (Meini, 2018, pág. 47).

2.11. El Derecho a la Verdad

La palabra verdad proviene del latín veritas y está asociado con la conformidad de lo que se dice con lo que se piensa o siente”, porque las víctimas merecen conocer la veracidad y lo que sucedió en un caso en concreto y que por lo tanto es uno de los derechos que persigue.

Con respecto al tema de investigación en los casos de muertes en accidentes de tránsito, los deudos de la víctima merecen conocer lo que pasó y de ésta manera determinar la responsabilidad de quién fue el causante de la vulneración de uno o varios derechos, establecer los hechos reales es una situación que no es posible en una gran cantidad de casos, por la falta de un perito a fin de realizar experticias técnicas que lleven a una posible verdad jurídica de los hechos que le de claridad y entendimiento con respecto a la relación de causalidad.

Aristizábal menciona que la decisión del Juez muchas de las veces se basan en una percepción de lo que los deudos de las víctimas hayan podido aportar como prueba por su bolsillo, más no trata de motivarse en la verdad absoluta de los hechos (Aristizábal, 2018, pág. 58).

2.12. Derecho a la Justicia

Según el autor Pérez, otro de los derechos que se les vulnera a las víctimas en los accidentes de tránsito es el derecho a la justicia, que es el derecho que “permite denominar a la virtud cardinal que supone la inclinación a otorgar a cada uno aquello que le pertenece o lo concierne. Puede entenderse a la justicia como lo que debe hacerse de acuerdo a lo razonable, lo equitativo o lo indicado por el derecho” (Pérez, 2016, pág. 26).

Dentro del aspecto legal la justicia busca, no como un mecanismo de venganza por parte de la víctima sino más bien como un derecho inherente a toda persona que se halle involucrado como partícipe en un accidente de tránsito. Se puede lograr este fin de administrar justicia, “el cual en teoría debería ser el fin de toda investigación y más en los

accidentes de tránsito, pero se observa de una u otra forma truncado tal derecho, en el sentido de que la mayoría de los casos, un 90% no alcanzan a llegar a un juicio, esto por la reparación de perjuicios la cual no es del todo justa y no asoman a lo más mínimo de la verdad en cuanto a la relación del daño causado y lo indemnizado”.

Para alcanzar este derecho la administración de justicia debe comprometerse con sus funcionarios recolectando los elementos suficientes para establecer la responsabilidad y el compromiso de las víctimas, para que se establezca una indemnización o reparación integral que vaya más allá de lo económico y tener la verdadera justicia que se desea para el responsable del fallecimiento de una persona en un accidente de tránsito.

2.13. El Derecho a la Igualdad

La igualdad representa el elemento infaltable dentro de los derechos que se debe otorgar a las víctimas de accidentes de tránsito, “la igualdad es la correspondencia y proporción resultante de muchas partes que componen un todo uniforme. El término permite nombrar a la conformidad de algo con otra cosa en su forma, cantidad, calidad o naturaleza”, tal como el procesado o responsable tiene sus derechos, la víctima tiene el mismo derecho a reclamar de que sus derechos sean respetados (Robayo, 2017).

El permitir que la acción penal se extinga cuando se paga la indemnización, “se está quebrantando el derecho a la igualdad, consagrado en la Carta, toda vez que se sanciona penalmente a los que no pueden pagar la suma correspondiente, mientras que a los que pueden pagarla se les da la oportunidad de evitar dicha pena” (Zúñiga, 2017, pág. 41).

Existe entonces una evidente desigualdad al sancionar a los infractores de ocasionar la muerte de una o varias personas en un accidente de tránsito, porque a los que tienen dinero se les otorga la solución de solo asumir y saldar su responsabilidad pagando una indemnización y al que no tiene los suficientes recursos se les condena a cumplir la pena estipulada.

2.14. El Deber Objetivo del Cuidado

El deber objetivo del cuidado es un concepto jurídico que se relaciona con la

obligación del médico de atender a su paciente de acuerdo con las reglas de la Lex Artis y con la correcta indicación médica, el médico tiene la protección del Estado en el ejercicio de su profesión como una actividad lícita que es, siempre que se ajuste a la Lex Artis, a la indicación médica que cumpla con el deber objetivo de cuidado y, que no exponga a su paciente a riesgos injustificados.

Si el médico ajusta su conducta a las normas de la ética, a su buen juicio clínico, a su correcto juicio ético y a las normas escritas en la ley, no actuará culposamente y por lo tanto no será sometido a juicios penales que le ocasionan sanciones, ni a juicios civiles que le obliguen a retribuir el daño causado.

El tratadista argentino Eugenio Raúl Zaffaroni, dice que el tipo culposo requiere una conducta que reúna lo siguiente:

- a) Viole un deber de cuidado;
- b) Cause un resultado lesivo de un bien jurídico; y,
- c) Que la violación del deber sea determinante del resultado porque siempre los tipos culposos son abiertos, pues la fórmula individualizadora debe ser completada en la actividad juzgadora con una pauta o regla general a la que remite; solo consta el resultado lesivo en la norma. (Zaffaroni, 2019, pág. 15).

Es decir que la imprudencia es sinónimo de falta de prudencia y la negligencia de descuido u omisión, o el no cumplir la obligación con esmero. Es evidente que frente al deber objetivo de cuidado cualquier conducta que lo infrinja constituye una omisión, porque lo que recibe la calificación de negligente es la actitud en el momento del hacer o no hacer cuando se la compara con la norma de cuidado.

Es por ello que indico que existe una gran diferencia entre los delitos dolosos con los culposos, porque en los primeros la norma que prohíbe o que ordena es diferente para cada tipo de delito por ejemplo no matar, en cambio en los tipos culposos la norma es única y se basa en el deber de cuidado, esto es que las personas ejecuten sus actos con diligencia y esmero evitando causar daño a los bienes jurídicos.

Los delitos culposos son tipos denominados abiertos, esto es aquellos donde el

juez debe cerrarlos determinando cuál era el deber de cuidado que el autor debió observar el día de los hechos, esto nos hace reflexionar y nos lleva a la conclusión que el deber de cuidado debe ser determinado en cada caso concreto. Nuestro Código Orgánico Integral Penal no determina cuál es el deber de cuidado que debe observarse según cada tipo de delito culposo; por lo que, para esta determinación se debe acudir a lo que se conoce como *lex Artis*.

Según el autor Corcoy, “al tratar del elemento subjetivo de la imprudencia, se refiere a todo aquello que el sujeto conoce, o debería conocer sobre las circunstancias que concurren en el caso concreto y sobre su propia capacidad, en particular, sobre la peligrosidad que entrañan la situación creada” (Corcoy, 2017, pág. 25).

El tipo imprudente y el elemento subjetivo consiste en la ignorancia vencible del riesgo que lleva aparejada la conducta del sujeto, junto con el deber de evitar la imprudencia negativa, entendiéndose a la infracción del deber objetivo de cuidado, como la exigencia de que el riesgo fuera previsible (Corcoy, 2017, pág. 25).

Los usuarios de las vías deben tener un comportamiento de forma que no obstaculicen la circulación, evitar riesgos, perjuicios o siniestros innecesarios como así mismo debe ser prohibido la conducción negligente o temeraria.

El conductor debe totalmente en todo momento ser una persona apta de controlar el vehículo que se encuentra conduciendo, adoptando las medidas necesarias para la seguridad personal individual y colectiva especialmente para el grupo atención prioritaria como lo establece la Carta Magna.

La infracción de tránsito aparece o se configura cuando se aumenta este riesgo permitido innecesariamente y al ser la infracción de tránsito un delito de aquello de peligro abstracto en cual la víctima directa es la persona afectada en su integridad, en su patrimonio o muchas veces la misma sociedad en general, la cual se ve en peligro por el desvalor causado por la vulneración del deber objetivo de cuidado en la que incurren los conductores y peatones no respetan la normativa de tránsito vigente.

2.15. Imprudencia

Imprudencia es el exceso de confianza en las propias capacidades de una persona, lo cual deriva en acciones innecesarias y temerarias, que pueden poner en riesgo la seguridad tanto de la persona que ejerce estas acciones, así como de la colectividad, entonces este exceso de confianza se traduce en un incumplimiento directo del deber objetivo de cuidado, ya que el infractor ve su conducta alterada por una falsa sensación de seguridad, derivada a su vez, de una visión distorsionada de sus propias capacidades de anticipación y respuesta al momento de ejercer una actividad de riesgo como lo es conducir un vehículo a motor.

La conducción imprudente es una violación al reglamento de circulación. Conducir sin precaución, conducir de manera inapropiada o conducir con el debido cuidado y atención son todas menos serias que la conducción imprudente. Cuando uno está operando un vehículo de manera imprudente, no importa la causa, se le pueden levantar cargos por conducción temeraria u operación imprudente. La conducción imprudente es una infracción seria.

Si bien es cierto anteriormente se establecía a la imprudencia, negligencia, impericia y la inobservancia a las leyes de tránsito como predominante en el cometimiento y juzgamiento en la materia de tránsito. En la actualidad al ser derogados esos artículos hacemos mención a tanto la imprudencia y negligencia. Ya que son estos dos factores ente fundamental al cometer un delito o contravención de tránsito.

Esto generalmente se da ya que al hablar de una conducta imprudente nos estamos refiriendo a que tanto el conductor como el peatón sabiendo las consecuencias que pueden tener al conducir en exceso de velocidad o en el caso del peatón al cruzar la Avenida sin utilizar el puente peatonal hacen que se generen a diario accidentes que cobran víctimas.

De acuerdo a datos proporcionados por los organismos de seguridad vial la imprudencia es la segunda principal causa de accidentes. Así también el 80% se debe a esta causa.

2.16. Impericia

La impericia puede ser definida como una inhabilidad o ineptitud para la realización de una tarea debido a la falta de experiencia del infractor, entonces, en el momento en que una persona que no tiene experiencia en la conducción de vehículos a motor se enfrenta a una situación desconocida, el riesgo de un accidente se incrementa, ya que esta persona es propensa a tomar decisiones riesgosas o directamente imprudentes por su falta de conocimiento.

2.17. Negligencia

La negligencia es la falta de cuidado en el manejo de las cosas. Es el descuido, omisión e indiferencia en el acto que realizan.

- Descuido en el mantenimiento del automotor o conducción de un vehículo con daños evidentes (sistema de dirección, luces, frenos, suspensión, limpiaparabrisas, carencia de implementos de visualización posterior o retrovisores).

- Indiferencia en acatar normas, reglamentos y la Ley de Tránsito.

- Desatención en el acto de conducir.

- Conducir bajo el efecto de alguna alteración somática (enfermedad) o psicológica (situaciones de estrés, bajo la acción de un sedante u otro medicamento que limite la capacidad de conducción).

2.18. Sanciones en los Delitos de Tránsito por Muerte Culposa inciso primero Art. 377 del COIP

Para el tratadista Cabanellas (2007) la infracción consiste en:

La trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta (Cabanellas, 2007, p. 205).

El autor Cabanellas nos menciona que la infracción es una violación a la norma jurídica, por parte del agente que actúa fuera de la Ley que rige para todos los ciudadanos (Cabanellas, 2007, p. 205). Esta definición es incompleta y esencialmente doctrinaria por cuanto no se indica a quien se dirige los actos imputables, ya que son las personas sujetas

de imputación de una infracción, debe constar entonces o añadirse que dichos actos imputables son típicos, antijurídicos y culpables; y, en todo caso sometidos a una sanción. Circunstancia que ahora el (COIP, 2021) en el Art. 18 lo expone de la siguiente forma:

Infracción penal. - Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en el COIP. En materia de tránsito la definición de infracción se encuentra determinada en el Art. 371 del (COIP, 2021) que reza:

Infracciones de tránsito. - Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial.

De conformidad a lo que dispone el Artículo 19 *ibídem*:

Clasificación de las infracciones. - Las infracciones se clasifican en delitos y contravenciones. Por lo que las infracciones de tránsito también se dividen en delitos y contravenciones, los delitos de tránsito se encuentran enmarcados en los artículos desde el 376 al 382, en cambio las contravenciones desde los artículos 383 al 392 del mismo cuerpo legal (COIP, 2021).

2.19. La Pena privativa de la libertad

La sanción establecida por la normativa penal recibe la denominación específica de penas, explicando que la pena es el castigo o condena, sanción proveniente de la normativa penal, en materia de tránsito la penas se encuentra establecida en el Código Orgánico Integral Penal, rezándolo con este significado.

Explicando sobre el artículo 51:

La pena restringe la libertad y los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones. Se basa, en una disposición legal impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada.

En materia de tránsito el artículo 123 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV) establece sobre las penas aplicables a los delitos y contravenciones de tránsito son:

a) Reclusión; b) Prisión; c) Multa; d) Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos; e) Reducción de puntos; y f) Trabajos comunitarios. Una o varias de estas penas se aplicarán de conformidad con lo establecido en cada tipo penal. En los casos de delitos y contravenciones de tránsito se condenará obligatoriamente al infractor con la reducción de puntos en la licencia de conducir de conformidad con la tabla contenida en el artículo 97 de la presente ley y sin perjuicio de la pena pecuniaria aplicable a cada infracción. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV).

La normativa penal vigente determina en el artículo 58 indica la clasificación en cuando a las penas que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad, de conformidad con este Código. Las penas privativas de libertad tendrán una duración de hasta cuarenta años.

En cambio, las penas no privativas de libertad son: 1) Tratamiento médico, psicológico, capacitación, programa o curso educativo. 2) Obligación de prestar un servicio comunitario. 3) Comparecencia periódica y personal ante la autoridad, en la frecuencia y en los plazos fijados en sentencia. 4) Suspensión de la autorización o licencia para conducir cualquier tipo de vehículo. 5) Prohibición de ejercer la patria potestad o guardas en general. 6) Inhabilitación para el ejercicio de profesión, empleo u oficio. 7) Prohibición de salir del domicilio o del lugar determinado en la sentencia. 8) Pérdida de puntos en la licencia de conducir en las infracciones de tránsito. 9) Restricción del derecho al porte o tenencia de armas. 10) Prohibición de aproximación o comunicación directa con la víctima, sus familiares u otras personas dispuestas en sentencia, en cualquier lugar donde se encuentren o por cualquier medio verbal, audiovisual, escrito, informático, telemático o soporte físico o virtual, 11) Prohibición de residir, concurrir o transitar en determinados lugares. 12) Expulsión y prohibición de retorno al territorio ecuatoriano para personas

extranjeras. 13) Pérdida de los derechos de participación (COIP, 2021).

El juzgador podrá imponer las sanciones correspondientes al verificarse la acción u omisión del infractor, sin perjuicio de las penas previstas en cada tipo penal, estableciendo la pena privativa de libertad, multa, suspensión de la licencia de conducir y reparación integral a la víctima. En lo referente a la multa se debe emplear lo correspondiente en el artículo 70 del COIP (COIP, 2021).

2.20. Suspensión de la licencia de conducir

Una licencia de conducir puede ser suspendida cuando el conductor ha infringido las leyes de tránsito al punto de perder los 30 puntos otorgados en el documento. Además, puede ser suspendida si no se superen las pruebas establecidas para la renovación de licencias o canje de las licencias internacionales para conducir.

La muerte culposa por infringir el deber objetivo del cuidado ocasiona daños a la integridad física de conductores, pasajeros y terceros vinculados en los accidentes de tránsito, se suspende la licencia de conducir por cometer aquellas infracciones de tránsito que conlleven esta sanción, y en los demás casos determinados en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre (Gallegos, 2017, pág. 74).

2.21. La Reparación Integral

La reparación integral es la indemnización o la compensación económica por daños y perjuicios, en los que se incluyen el daño material tanto físico como moral. Cabe recalcar que la reparación integral es asumida por los jueces exclusivamente mediante el pago de una cantidad de dinero a favor de la víctima, aprobándose en sentencia bajo la denominación reparación integral, sin que se haga conocer o se detalle su composición y se estipulen otras medidas que conforman la reparación integral.

En las sentencias no se hace constar el pago pecuniario a la víctima, sea producto de un análisis reflexivo y fáctico de las necesidades de las familias de la persona fallecida y que corresponden a una justa indemnización en relación con los daños materiales o

morales causados, o de ambos, que indudablemente requieren ser reparados (Beristain, 2019, pág. 132).

En las sentencias no hay constancia de que los juzgadores hayan requerido o que valoren documentos probatorios a partir de los cuales se pueda establecer la apreciación de los daños materiales e inmateriales y sus posibles resarcimientos a favor de las víctimas, tan solo se precisan a considerar que la entrega de dinero a las víctimas tiene el carácter de indemnización, en las que están incluidas todas las medidas que conforman la reparación integral (García, 2018, pág. 127).

En este contexto, la reparación es la compensación de las consecuencias del hecho a través de una prestación voluntaria del autor y de cuyo efecto puede obtenerse el restablecimiento de la paz jurídica. La reparación prevalece a favor de la víctima, de no ser posible o ser insuficiente por sí misma, ingresa en consideración la reparación simbólica. La reparación inclusive es voluntaria cuando el auto cumpla una obligación asumida en un procedimiento judicial o extrajudicial de reparación¹⁶, de manera que, el proceso reparatorio concibe una integral restauración de los derechos de las víctimas en la medida de lo posible.

La reparación es un concepto de responsabilidad objetiva, en su cometido de sustituir el concepto de responsabilidad por el de reparación. Así, esta puede exteriorizarse a través de diferentes propósitos, entre ellos la compensación de los perjuicios causados por el daño; la satisfacción del interés de la víctima, sea física, material o moral; y la prevención de la consumación del daño o perjuicio. La reparación es genéricamente toda satisfacción económica o no económica a favor de la víctima, por el daño patrimonial o no patrimonial (moral) ocasionado, es decir, es toda forma de resarcimiento, inclusive la reintegración en forma específica, en su obligación de dotar a las víctimas de iguales o mejores condiciones de vida que los disfrutaban hasta antes del cometimiento del hecho delictivo (Morán Sarmiento, 2014).

Beristain indica que la reparación es el conjunto de medidas dirigidas a restituir los derechos, mejorar la situación de las víctimas y promover reformas políticas orientadas a evitar la repetición de las violaciones. Estas tienen dos objetivos: el primero, socorrer a las víctimas, mejorar su situación, afrontar los resultados de la violencia

reconociendo su dignidad y sus derechos; el segundo, demostrar apoyo a las víctimas y establecer las condiciones para restaurar su confianza en la institucionalidad social (Beristain, 2019, pág. 132).

La reparación desde una representación jurídica a partir de la irreversibilidad de la pérdida determina la imposibilidad de sustituir a familiares muertos o reparar el sufrimiento de las víctimas, aquí se refiere a un problema sin solución, pero conexamente a una responsabilidad de restituir los derechos de las víctimas y familiares, de coadyuvar a enfrentar las consecuencias de las violaciones procurando su reintegración social, a pesar de que la aspiración de la restitutio in integrum no sea posible, el Estado debe realizar los esfuerzos posibles por garantizar sus derechos. Estas actuaciones tienen trascendencia, en la medida en que asimilen y satisfagan los intereses de las víctimas directas del difunto, y que es motivo de la presente investigación (Escudero Solís, 2017, pág. 275).

Tomando el carácter irreparable que tienen la mayoría de las violaciones de derechos humanos, es evidente que no pueden remediarse simplemente al restituir el derecho en cuestión, siendo necesario que el Estado proporcione “una justa indemnización” que represente los perjuicios sufridos, que “comprenden tanto el daño material como el moral”, sin incluir el daño punitivo, al haber reconocido la Corte que “no es aplicable en el estado actual del Derecho Internacional” (IDH, 2010, pág. 105).

En efecto, al no existir la víctima (difunto) es justo y de equidad que sean los familiares más cercanos del fallecido a quienes se les reconozca las pertinentes indemnizaciones pecuniarias, reparación a los deudos de la víctima.

2.22. Marco legal

2.23. Constitución del Ecuador

La Constitución del año 2008 tiene un matiz diferente en lo referente a la presente investigación, y específicamente en el tema de la muerte en delitos de tránsito, es vital reconocer qué derecho se ve vulnerado al cometer este delito, para lo cual es primordial el análisis del capítulo sexto de los derechos de libertad:

En lo referente al artículo 22, se reconoce y garantizará a las personas: 1.- El derecho a la inviolabilidad de la vida. No habrá pena de muerte” (CRE, 2008).

En donde al ser la vida el derecho vulnerado en un accidente de tránsito con resultado la muerte, se encuentra ante la clara violación del mismo. Por lo mismo es que la Constitución prescribe que cuando se vulnere un derecho, se lo puede proteger:

Toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión. El incumplimiento de las resoluciones judiciales será sancionado por la ley (CRE, 2008).

Dando lugar a reconocer que aun cuando un derecho se violenta siempre habrá de por medio una herramienta o una tutela efectiva por parte de la Constitución.

2.24. Código Orgánico Integral Penal

La implementación del Código Orgánico Integral Penal no solo trajo consigo el advenimiento de grandes cambios como el de pasar a un sistema netamente escrito a uno oral, sino sanciones señaladas por las normas penales con la denominación de penas, siendo la pena el castigo o condena, sanción que en el caso de tránsito se encuentran inmersas en el COIP, por lo que la palabra pena debe entenderse, únicamente con este significado. Al respecto el (COIP, 2018) considera en el Artículo 51 que es pena cuando determina:

La pena es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles. Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada.

El Art. 58 *ibídem* establece la clasificación de las penas que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad, de conformidad con este Código (COIP, 2018).

La justicia penal en materia de tránsito, dados los procesos de desarrollo social a nivel regional y mundial requieren una renovación teórica y conceptual apuntalando principios como el de mínima intervención penal, oportunidad, favorabilidad, y otras figuras jurídicas como la imprescriptibilidad de ciertos delitos, penas para personas jurídicas, la suspensión condicional de la pena, entre otros, “cuestiones que el Código Orgánico Integral Penal dispone con el fin de fortalecer la justicia penal en el Ecuador y como un mecanismo de contención del ejercicio abusivo del poder punitivo” (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

2.25. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

En materia de tránsito la (LOTTTSV) Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, instituye:

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

Art. 9.- Los peatones, conductores, pasajeros, automotores y vehículos de tracción humana, animal o mecánica podrán circular en las carreteras y vías públicas del país, sujetándose a las disposiciones de esta Ley, su reglamento, resoluciones y regulaciones técnicas vigentes.

Dentro de este contexto encontramos tanto, conductores, peatones, pasajeros, ciclistas, y toda persona que utilice un vehículo de tracción humana, animal o mecánica, los mismos que tienen el derecho de circular en las carreteras y vías públicas, siempre y cuando estén sujetas a la normativa legal vigente en materia de tránsito (LOTTTSV).

Art. 181.- Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y de los demás usuarios de las vías”. (LOTTTSV).

Art. 182.- No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento (...) Todos los conductores están obligados a someterse, en el momento que el agente de tránsito lo solicite, a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol (...) La negativa de los conductores a realizarse los exámenes que se señalen en esta Ley y su Reglamento, será considerada como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación. A igual control están obligados los usuarios de las vías cuando se hallen implicados en algún accidente de tránsito”; (LOTTTSV).

De los peatones

“Art. 198.- Son derechos de los peatones los siguientes: (...) d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás” (LOTTTSV).

2.26. Reglamento de aplicación a Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

El Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (RLOTTTSV) determina en los artículos:

1.- El Reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y

transporte terrestre en el país (RLOTTTSV).

En concordancia con el artículo 12 de Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, se establece las normas de aplicación a las que están sujetas todas las personas al momento de transitar.

Artículo 162.- Las calzadas son para uso exclusivo de los vehículos. Excepcionalmente podrán ser usadas por los peatones cuando los sitios destinados para su circulación se encuentren obstruidos. En este caso, deberán hacerlo extremando las precauciones necesarias para transitar con seguridad (LOTTTSV).

En este artículo se prescribe con claridad que la calzada es de uso exclusivo para los vehículos, y que si existe algún obstáculo en los lugares destinados para los peatones estos harán uso de la calzada, pero con un cuidado extremo.

Del uso de la vía pública

Art. 163.- Las aceras son para uso exclusivo de los peatones. Excepcionalmente podrán ser utilizadas por los vehículos para atravesarlas para ingresar o salir de los estacionamientos.

Del derecho de vía o preferencia de paso

Art. 200.- Para efectos del presente Reglamento, se define como derecho de vía o preferencia de paso, la preferencia que tiene un vehículo respecto de otros vehículos y peatones, así como la de estos sobre los vehículos.

Art. 201.- En las intersecciones donde no existan semáforos, intersecciones en “T” o en intersecciones controladas con señales de PARE O CEDA EL PASO, los conductores observarán las siguientes reglas:

1. Cuando el conductor llegare a una intersección, deberá ceder el derecho de vía al vehículo que se encuentre cruzando la intersección;
2. Cuando dos vehículos llegaren simultáneamente a una intersección, tendrá derecho de vía el que se aproxime por su derecha;
3. Los peatones tienen derecho de vía una vez que han iniciado el cruce de la

calzada por los sitios demarcados para el efecto”;

Art. 206.- Los conductores que circulen por una vía principal, tienen preferencia respectode los que circulan por vías secundarias.

Art. 208.- Cuando una vía sea más amplia o tenga notoriamente mayor circulación vehicular, tendrán preferencia de paso los vehículos que transiten por la vía con estas características.

Art. 211.- En las intersecciones no reguladas (sin semáforo) o zonas delimitadas para el paso de peatones, los conductores deberán otorgar la preferencia de paso a los peatones.

De los conductores

Art. 270.- En todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridadde los pasajeros y la del resto de usuarios viales.

Art. 271.- Los conductores guiarán sus vehículos con la mayor precaución y prudencia posible respetando las órdenes y señales manuales del agente de tránsito y en general toda señalización colocada en la vía pública.

Art. 272.- Circularán siempre por su derecha salvo los casos de excepción señalados en el presente Reglamento o cuando los agentes de tránsito así lo indiquen.

Art. 273.- Ante la presencia de peatones sobre las vías, disminuirán la velocidad y de ser preciso detendrá la marcha del vehículo y tomarán cualquier otra precaución necesaria.

2.27. Seguridad vial

Los conductores, peatones y demás usuarios de las vías deben evitar todo comportamiento susceptible de formar un peligro o un obstáculo para la circulación, de poner en peligro a las personas o a los bienes propios y de terceros. El autor Tabasso indica que este principio es quizás el más amplio por todo lo que está comprendido dentro

de la seguridad vial, existiendo una relación de paternidad respecto de los demás principios los cuales constituyen derivaciones de este principio de seguridad vial (Tabasso, 2003).

El principio de seguridad vial se fundamenta en la interacción de tres elementos básicos: elemento humano, elemento vía y elemento vehículo, puede adicionarse un cuarto elemento denominado ambiental o medio ambiente. Para que ocurra un accidente de tránsito es necesario que los elementos pierdan su armonía por lo que, ante cualquier alteración de los elementos enunciados, se produce un accidente de tránsito (Tabasso, 2003).

2.28. Iura Novit Curia

Para el Tratadista Monroy, este principio de carácter universal implanta que los jueces como entes administradores de justicia, conocen el derecho y deben aplicarlo frente a los hechos que se presentan en el proceso (Monroy, 2002, pág. 16).

Este principio tiene su origen en el Derecho Romano, en los inicios de la edad media, donde el pretor era el que disponía la interpretación de los hechos. El Jurista Sentis Melendo expresa que sus primeros orígenes están en la práctica diaria de la contienda legal, cuando un juez al sentirse fatigado y presionado por las constantes interrupciones del abogado exclamó: “venire and factum. Curia novit ius” (Vaya a los hechos. El tribunal conoce el Derecho); discurso que es asemejado con la expresión dada por Planiol en distintos discursos orales “Abogado, pasad los hechos; la Corte sabe el derecho” (Sentis, 1987, pág. 14).

Dentro de este contexto, este principio también ha sido estudiado al considerarse que aunque las dos partes del proceso estén de acuerdo en admitir la existencia de una norma que realmente no existe, el juez no podrá tenerla en cuenta; así también pueden las partes procesales estar de acuerdo en silenciar la existencia de una norma que realmente existe, el juez no podrá por ello dejar de aplicarla; y, el juez puede alterar la calificación jurídica de los hechos, siempre que ese cambio no implique una mutación de los elementos objetivos de la demanda”.

Tradicionalmente se ha señalado que el principio de congruencia significa que el

juez no puede ni debe resolver más allá de lo pedido por el actor (pretensiones), ni lo alegado por el demandado (excepciones), pues, éstos constituyen el objeto del proceso y por lo tanto, el límite para el juzgador.

Así mismo, ocurre que, si bien es cierto las partes procesales deben además de señalar los hechos acontecidos, citar las normas jurídicas en las que basan sus pretensiones, también es verdad, que el juez es el que conoce el derecho y por ende, quien debe subsumir el caso fáctico a la norma jurídica determinada, lo que en doctrina recibe el nombre del *iura novit curia*.

Respecto a este tema, el Código Orgánico de la Función Judicial señala que los jueces resolverán tomando en consideración los hechos que constan dentro del proceso y que fueron aportados por las partes, supliendo o corrigiendo únicamente las omisiones de derecho que los litigantes no hubieren formulado (*da mihi factum, dabo tibi ius*), es decir, la connotación del principio de congruencia en la doctrina tiene un sentido más amplio.

El principio de congruencia entendido de esta manera significaría que el juzgador no puede iniciar un proceso judicial de oficio, se requiere que exista la acusación del fiscal; tampoco puede tener en consideración hechos o pruebas no aportados por las partes y su sentencia se tiene que limitar a ellos, es decir, su decisión tiene que referirse sólo a lo peticionado en la demanda y lo contestado dentro del proceso.

Es decir, para que la sentencia sea congruente tiene que hacer referencia a los intervinientes, al objeto del proceso (demanda y contestación a la misma), y a las pruebas aportadas por los mismos, sin tener en cuenta elementos ajenos o no aportados por ellos, de tal suerte que la sentencia abarque todos estos elementos.

Con lo antes mencionado se puede determinar que el principio de *iura novit curia* se lo entiende como aquella máxima por la cual el juzgador tiene todo el “poder o facultad” para determinar qué norma jurídica es aplicable al caso concreto, sin tener en consideración la valoración o calificación jurídica que el fiscal hace con anticipación a los acontecimientos (hechos) materia del proceso penal; es decir, solamente el juez es el que conoce el derecho; y por lo tanto, será aquel quien califique los hechos y los adecue a la norma jurídica respectiva.

Es cierto que el juez tiene plenas facultades para conocer y resolver los problemas jurídicos a él planteados, pero también es cierto que las pretensiones de las partes constituyen su límite, es decir, no se puede separar los hechos del derecho y viceversa.

El autor Taruffo indica que no se puede hablar del hecho separándolo completamente del derecho puesto que en definitiva el proceso constituye un contexto jurídico donde se demuestran hechos para resolver controversias jurídicas, destacando como factor importante que los hechos son identificados sobre la base de criterios jurídicos representados por las normas aplicables para decidir la controversia específica: es el derecho el que define y determina lo que en el proceso constituye el hecho. Ello no implica desconocer la distinción entre ambos ni diluir el hecho en el derecho, sino que significa entender de qué forma la calificación jurídica del hecho condiciona su identificación (Taruffo, 2005).

2.29. Causalidad

Según Novoa (2018) significa, en efecto, aquella estrecha relación de producción y de origen que hace que, de algo, surja por la fuerza de su poder inherente, otro algo nuevo en el mundo de los fenómenos físicos, que es lo que se tiene por efecto. "Causar" equivale pues, a originar primordialmente un resultado, en condiciones de exclusividad y de autonomía respecto de otros factores que pudieran intervenir (Novoa, 2018, pág. 154).

Novoa manifiesta, que lo que generalmente denominamos relación de causalidad no es tal, pues si entendemos por causa a aquellas que tiene por sí misma la virtud de generar un efecto y por efecto, lo nuevo que se origina de aquella causa, es preferible denominarlo nexa objetivo.

Para el Derecho Penal lo esencial no es la relación de causa a efecto, sino únicamente la cuestión de si el resultado puede ser objetivamente imputado al sujeto desde el prisma de una justa punición. En definitiva, lo que interesa es si hay una imputación objetiva. Para Trujillo, distingue dentro de la realización del tipo, entre la cuestión empírica de la acusación del resultado y la imputación objetiva del resultado que debe juzgarse normativamente. La comprobación de la relación causal es tan sólo un recurso para la cuestión de la imputación del resultado que debe ajustarse al fin de la norma

(Trujillo, 2018, pág. 34).

Ahora bien, al realizar una lectura preliminar del concepto espectro de consideraciones relativas a la conexión causal que necesariamente debe existir entre el daño cuya indemnización se pretende y el hecho ilícito que se imputa al demandado. Llama la atención que en la práctica ante nuestros juzgados la discusión sobre la causa basal en los accidentes de tránsito gire permanentemente más bien en torno al concepto de culpabilidad, que en torno al de causalidad. En otras palabras, si las consecuencias dañosas cuya indemnización se pretende no pueden ser causalmente conectadas con alguna conducta del demandado, pareciera entonces que mal podría el juez proceder a sopesar la imputabilidad de dichas consecuencias a alguna conducta negligente del mismo.

Pareciera así, que la complejidad de las dinámicas causales que inciden en la producción de un accidente de tránsito ha puesto a los jueces en la necesidad de contar con una herramienta que les permita determinar con precisión el origen fáctico de un accidente y en esa dirección se ha mantenido la aplicación del concepto de causal basal (Barahona, 2018, pág. 104).

Con respecto al nexo causal la normativa penal indica que es a través de la prueba y los elementos que deben tener la relación entre la infracción y la persona procesada, el fundamento tendrá que basarse en hechos reales y nunca en presunciones. La causa basal es aquel incidente que interviene de forma directa en la producción de un accidente de tránsito y sin la cual no se hubiera producido el mismo.

Causa Basal: “El participante (1) en posesión del móvil (1) pierde carril de circulación normal subiendo a la acera sur de la avenida, hecho acontecido dentro de la zona de pérdida de carril “A”, y continúa su trayectoria ante la presencia y proximidad del peatón (2) el mismo que se encontraba sobre la zona del cruce cebra (después de haber realizado el cruce de la calle a pie de manera diagonal en la intersección por un lugar no configurado para tal efecto); al que lo impacta con la parte frontal tercio medio del móvil (1) con la humanidad del peatón (2), originándose el accidente de tránsito.”

En resumen, la causa concurrente es aquel suceso que por sí mismo no produce el accidente, pero intervienen para su materialización.

2.30. La Teoría de la Imputación Objetiva

Esta Teoría, surge como el mecanismo para valorar si una conducta se adecua a un tipo penal, siéndole atribuible a la persona el resultado de su actuar, en virtud de haber elevado el riesgo permitido, convirtiéndolo en un riesgo prohibido o jurídicamente desaprobado.

Las incontables respuestas injustas y desajustadas del poder punitivo del estado, llevó a los juristas a desarrollar la Teoría de la Imputación Objetiva, que tiene distintas acepciones. Unos la llaman Imputación Objetiva del resultado, otros Imputación del tipo objetivo, esta teoría tiene lineamientos normativos desarrollados con precisión en lo que se refiere a la relación de causalidad entre acción y resultado, que ninguna otra teoría compensó a cabalidad: ni la causalista, ni la social, ni aún la teoría finalista de la acción.

La imputación recae sobre una relación de causalidad entre causa y efecto, en la que debe existir la realidad entre una acción y un resultado típico, no se busca con esta teoría deslindar de la estructura delictual a la relación de causalidad porque sería insostenible y el delito perdería las condiciones materiales e ideales para su juzgamiento, así pasaríamos a castigar entes y situaciones imaginarias. Lo que tratamos es de dotar a esta relación de causalidad de una imputación normativa, axiológica y teleológica que deriva de una conducta y de un agente, logrando desplazar definitivamente a la sola causación, y a la sanción de comportamientos que no le importan al Derecho Penal.

2.31. Casos prácticos

2.32. Causa No. 24281-2021-00221

DATOS DE LA SENTENCIA INVESTIGADA:	
ÓRGANO DE JUSTICIA:	Unidad Judicial Penal del Cantón La Libertad

FECHA Y NÚMERO DE SENTENCIA O RESOLUCIÓN	19 de abril del 2021, 10:08 Causa No. 24281-2021-00221
DESCRIPCIÓN	SENTENCIA DICTADA POR LA UNIDAD PENAL CON SEDE EN EL CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA.
1. ANTECEDENTES DEL CASO	
<p>SEGÚN EL PARTE DE APREHENSIÓN SUSCRITO POR EL AGENTE DE TRÁNSITO GINO RAFAEL RODRÍGUEZ TIGRERO.</p> <p>Ese día era el último del feriado me encontraba en el malecón y recibo una llamada del ecu-911, que había un accidente, llegando al lugar me encuentro con una persona sin signos vitales con el señor conductor con el vehículo, llamé a la ambulancia y a la OIAT donde hicieron el respectivo peritaje, el ciudadano estaba en la calzada lado derecho, llegó el personal de la OIAT y lo revisaron que el ciudadano no tenía signos vitales, y se llamó a medicina legal, donde se encontró el cuerpo, el vehículo se encontraba más adelante, el vehículo estaba en el costado derecho de la calzada, estaba al filo de la vereda, el ciudadano era el conductor del vehículo, en el lugar ya habían moradores del sector, ninguna persona se acercó para ser testigo presencial del accidente, el conductor se llama Merejildo Bacilio Elio Rafael, el ciudadano me indico que iba en sentido para libertad, al ciudadano se le hizo la extracción de fluido sanguíneo, se lo trasladó a la prevención de Salinas, me quedé en el lugar recabando más datos y el vehículo a los patios de la institución, no opuso resistencia a su traslado, la médico legista Dolores Mendoza Torres le extrajo fluidos al ciudadano por orden del Fiscal David Sánchez, todo lo que está en mi partes es lo que yo vi, me demore de 5 a 8 minutos ya que estaba cerca del malecón, en el lugar había cantidad de personas, si había un grupo de personas considerables, si existen señales de tránsito en el lugar, el conductor me enseñó la licencia de conducir tipo b, el conductor no me indico nada de lo que sucedió solo se presentó como el conductor, estaba en la acera costado derecho de la calle Enríquez Gallo, si está en esta audiencia el conductor del vehículo, el proceso de frenado o a raya lo hicieron los Agentes de la OIAT y se lo observó, la calzada es la vía y la acera es la del peatón, en esa intersección existen 2 pares, las señales están ubicadas en el sentido norte sur, en la Robles Boderó hay parterre, si existen líneas cebras en la calle Robles Boderó, el ciudadano no intento abandonar el</p>	

lugar de los hechos, si se activaron los airback, no observé el momento del accidente, el ciudadano me dijo que iba a libertad, a la avenida Robles Bodero tiene parterre, la avenida Enríquez Gallo no tiene parterres, la Ave. Enríquez Gallo es un solo sentido la av. Robles Bodero es de entrada y salida, la posición final es como la de la fotografía, a lado de la cera estaba la posición final del lado derecho, solo una llanta que estaba trepada en la acera, el vehículo se encontraba de 12 a 15 metros, la víctima estaba en el filo de la acera del lado derecho de la av. Enríquez Gallo sin signos vitales, de la intersección a la posición final del cuerpo era unos 10 metros aproximadamente. la llanta estaba en la acera.

2. ARGUMENTOS DEL ÓRGANO DE JUSTICIA

El Código Orgánico Integral Penal contiene los preceptos de valoración probatoria: “Art. 453.- Finalidad. - La prueba tiene por finalidad llevar a la o al juzgador al convencimiento de los hechos y circunstancias materia de la infracción y la responsabilidad de la persona procesada. Art. 454.- Principios. - El anuncio y práctica de la prueba se regirá por los siguientes principios: 1. Oportunidad. - Es anunciada en la etapa de evaluación y preparatoria de juicio y se practica únicamente en la audiencia de juicio. Los elementos de convicción deben ser presentados en la etapa de evaluación y preparatoria de juicio. Las investigaciones y pericias practicadas durante la investigación alcanzarán el valor de prueba, una vez que sean presentadas, incorporadas y valoradas en la audiencia oral de juicio. Sin embargo, en los casos excepcionales previstos en este Código, podrá ser prueba el testimonio producido de forma anticipada. 2. Inmediación. - Las o los juzgadores y las partes procesales deberán estar presentes en la práctica de la prueba. 3. Contradicción. - Las partes tienen derecho a conocer oportunamente y controvertir las pruebas, tanto las que son producidas en la audiencia de juicio como las testimoniales que se practiquen en forma anticipada. 4. Libertad probatoria. Todos los hechos y circunstancias pertinentes al caso, se podrán probar por cualquier medio que no sea contrario a la Constitución, los instrumentos internacionales de derechos humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado y demás normas jurídicas. 5. Pertinencia. - Las pruebas deberán referirse, directa o indirectamente a los hechos o circunstancias relativos a la comisión de la infracción y sus consecuencias, así como a la responsabilidad penal de la persona procesada. 6. Exclusión. - Toda prueba o elemento de convicción obtenidos con violación a los derechos establecidos en la Constitución, en los instrumentos internacionales de derechos humanos o en la Ley, carecerán de eficacia probatoria, por lo que deberán excluirse de la actuación procesal. Se inadmitirán aquellos medios de prueba que se refieran a las conversaciones que haya tenido la o el fiscal con la persona procesada o su defensa en desarrollo de manifestaciones preacordadas. Los partes informativos, noticias del delito, versiones de los testigos, informes periciales y cualquier otra declaración previa, se podrán utilizar en el juicio con la única finalidad de recordar y destacar contradicciones, siempre bajo la prevención de que no sustituyan al testimonio. En ningún caso serán admitidos como prueba. 7. Principio de igualdad de oportunidades para la prueba. Se deberá garantizar la efectiva igualdad material y formal de los intervinientes en el desarrollo de la actuación procesal. Art. 455.- Nexos causal. - La prueba y los elementos de prueba deberán tener un nexo causal entre la infracción y la

persona procesada, el fundamento tendrá que basarse en hechos reales introducidos o que puedan ser introducidos a través de un medio de prueba y nunca, en presunciones. Art. 456.- Cadena de custodia. - Se aplicará cadena de custodia a los elementos físicos o contenido digital materia de prueba, para garantizar su autenticidad, acreditando su identidad y estado original; las condiciones, las personas que intervienen en la recolección, envío, manejo, análisis y conservación de estos elementos y se incluirán los cambios hechos en ellos por cada custodia. La cadena inicia en el lugar donde se obtiene, encuentra o recauda el elemento de prueba y finaliza por orden de la autoridad competente. Son responsables de su aplicación, el personal del Sistema especializado integral de investigación, de medicina legal y ciencias forenses, el personal competente en materia de tránsito y todos los servidores públicos y particulares que tengan relación con estos elementos, incluyendo el personal de servicios de salud que tengan contacto con elementos físicos que puedan ser de utilidad en la investigación. Art. 457.- Criterios de valoración. - La valoración de la prueba se hará teniendo en cuenta su legalidad, autenticidad, sometimiento a cadena de custodia y grado actual de aceptación científica y técnica de los principios en que se fundamenten los informes periciales.”. Nos remitimos a la siguiente doctrina respecto de la prueba: “La concepción acerca de la verdad jurídica objetiva (llamada por algunos, verdad jurídica sustancia, verdad sustancia, verdad material o simplemente verdad objetiva) busca superar la vieja distinción entre la verdad formal y la verdad material que tanto daño ha causado al servicio de justicia. En efecto, corrientemente se ha señalado que el proceso penal persigue la obtención de la verdad histórica, material o real, mientras que el proceso civil mejor, el no penal- persigue la llamada verdad ficticia o formal a la que se llega mediante especiales reglas probatorias, ficciones y presunciones. (...) ahí que toda la actividad probatoria debe estar encaminada a una búsqueda de la verdad jurídica objetiva; esto es, que la convicción del juzgador no sea reflejo de una verdad formal, ni que consista en una certeza meramente subjetiva, sino en una certeza objetiva, basada en la realidad de los hechos y en el derecho, con la finalidad de asegurar, una correcta y justa solución del conflicto o de la incertidumbre jurídica.”; “El primer elemento que integra el derecho a probar consiste en el derecho que tiene su titular a ofrecer o proponer los medios probatorios que considere necesarios para acreditar la existencia o inexistencia de los hechos que constituyen el objeto concreto de prueba (trátese del objeto de prueba principal o de algún objeto de prueba incidental o secundario); es decir, para probar la existencia o inexistencia de aquellos hechos que configuran una pretensión o una defensa (sea que estén contenidos en una demanda o en una contestación, o en cualquier acto jurídico procesal de parte), o que han sido incorporados por el juzgador para la correcta solución del caso concreto. Por lo tanto, incluye el derecho de su titular a ofrecer los medios probatorios que estime necesarios para cuestionar los medios probatorios que han sido ofrecidos contra ella, o cuya actuación ha sido ordenada de oficio por el juzgador.”; “En materia probatoria el principio de pertinencia exige que cada uno de los medios de prueba que ofrezcan las partes o los terceros legitimados para intervenir en la actividad probatoria, y aun los que incorpore de oficio el juzgador, deben tener una relación lógico-jurídica con los hechos que

constituyen el objeto concreto de prueba (trátese del objeto de prueba principal o del objeto de prueba incidental o secundario, según sea el caso), pues, si no existe tal relación los medios probatorios no deben ser admitidos ni incorporados de oficio por ser impertinentes.” (Reynaldo BUSTAMANTE ALARCÓN, El derecho a probar como elemento esencial de un proceso justo, ARA Editores, Segunda Edición, Perú 2015, pg. 43, 44, 120, 132). El COIP dentro de las reglas procesales para verificar la ingesta de alcohol en infracciones de tránsito señala: “Art. 464.- Ingesta de alcohol y sustancias catalogadas sujetas a fiscalización. - En materia de tránsito, se seguirán las siguientes reglas: 1. Los niveles máximos de concentración de alcohol en la sangre, tolerables para la conducción de vehículos automotores, están determinados en este Código. 2. Cuando existan elementos que revelen la necesidad de practicar al conductor de un vehículo un análisis de ingesta de alcohol o de intoxicación por haber ingerido sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, el agente de tránsito realizará la prueba alcoholest o narcotest o en su defecto lo conducirá a una institución acreditada para la práctica de los exámenes correspondientes dentro de las veinticuatro horas subsiguientes. Los resultados de los exámenes servirán como elementos de convicción. 3. Para realizar los exámenes de alcoholest, los agentes de tránsito portarán un detector o cualquier otro aparato dosificador de medición. 4. Si las condiciones físicas de quien conducía imposibilitan realizar las mencionadas pruebas, el agente solicitará el traslado del o de los heridos a un establecimiento de salud acreditado, en el que se le realizará los exámenes correspondientes. 5. En caso de que la o el conductor se niegue a que se le practiquen los exámenes de comprobación, se presumirá que se encuentra en el máximo grado de embriaguez o de intoxicación por efecto de alcohol o de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización. De igual manera serán válidas las pruebas psicossomáticas que los agentes de tránsito realicen en el campo, registradas mediante medio audiovisuales.” La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (en adelante LOTTTSV) establece: “Art. 181.- Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y de los demás usuarios de las vías (...); “Art. 182.- No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento (...) Todos los conductores están obligados a someterse, en el momento que el agente de tránsito lo solicite, a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol (...) La negativa de los conductores a realizarse los exámenes que se señalen en esta Ley y su Reglamento, será considerada como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación. A igual control están obligados los usuarios de las vías cuando se hallen implicados en algún accidente de tránsito”; DE LOS PEATONES “Art. 198.- Son derechos de los peatones los siguientes: (...) d) Tener preferencia en el cruce de vía en todas las intersecciones reguladas por semáforos cuando la luz verde de cruce peatonal esté encendida; todo el tiempo en los cruces cebra, con mayor énfasis en las zonas

escolares; y, en las esquinas de las intersecciones no reguladas por semáforos procurando su propia seguridad y la de los demás;”. El Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante RLOTTTSV) determina en los artículos: DEL USO DE LA VIA PÚBLICA “Art. 163.- Las aceras son para uso exclusivo de los peatones. Excepcionalmente podrán ser utilizadas por los vehículos para atravesarlas para ingresar o salir de los estacionamientos.”; DE LOS LIMITES DE VELOCIDAD “Art. 193.- Todos los vehículos al aproximarse a una intersección no regulada, circularán a una velocidad máxima de 30 km/h, de igual forma cuando circulen por las zonas escolares a una velocidad máxima de 20 km/h.”; DEL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO “Art. 200.- Para efectos del presente Reglamento, se define como derecho de vía o preferencia de paso, la preferencia que tiene un vehículo respecto de otros vehículos y peatones, así como la de estos sobre los vehículos.”; “Art. 201.- En las intersecciones donde no existan semáforos, intersecciones en “T” o en intersecciones controladas con señales de PARE O CEDA EL PASO, los conductores observarán las siguientes reglas: 1. Cuando el conductor llegare a una intersección, deberá ceder el derecho de vía al vehículo que se encuentre cruzando la intersección; 2. Cuando dos vehículos llegaren simultáneamente a una intersección, tendrá derecho de vía el que se aproxime por su derecha (...) 4. Los peatones tienen derecho de vía una vez que han iniciado el cruce de la calzada por los sitios demarcados para el efecto (...)”; “Art. 206.- Los conductores que circulen por una vía principal, tienen preferencia respecto de los que circulan por vías secundarias.”; “Art. 208.- Cuando una vía sea más amplia o tenga notoriamente mayor circulación vehicular, tendrán preferencia de paso los vehículos que transiten por la vía con estas características. (...)”; “Art. 211.- En las intersecciones no reguladas (sin semáforo) o zonas delimitadas para el paso de peatones, los conductores deberán otorgar la preferencia de paso a los peatones”; DE LOS CONDUCTORES “270.- En todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridad de los pasajeros y la del resto de usuarios viales.”; “271.- Los conductores guiarán sus vehículos con la mayor precaución y prudencia posible, respetando las órdenes y señales manuales del agente de tránsito y en general toda señalización colocada en la vía pública.”; “Art. 272.- Circularán siempre por su derecha salvo los casos de excepción señalados en el presente Reglamento o cuando los agentes de tránsito así lo indiquen.”; “Art. 273.- Ante la presencia de peatones sobre las vías, disminuirán la velocidad y de ser preciso detendrá la marcha del vehículo y tomarán cualquier otra precaución necesaria.”; DE LOS MOTOCICLISTAS Y SIMILARES “284.- Los conductores de motocicletas y similares deberán abstenerse de: (...) 5. Circular sobre las aceras y áreas destinadas al uso exclusivo de peatones (...); DE LOS PASAJEROS Y PASAJERAS DE MOTOCICLETAS, MOTONETAS, BICIMOTOS, TRICAR Y CUADRIMOTOS: “300.- Los conductores, pasajeros y pasajeras de motocicletas, motonetas, bici motos, tricar y cuádrimotos están obligados a cumplir las siguientes normas de seguridad: (...) 1. Llevar correctamente sujeto a su cabeza y en todo momento el casco de seguridad homologado (...) 2. Vestir chalecos o chaquetas con cintas retro-reflectivas de identificación que deben ser visibles (...) En caso de no cumplir estas obligaciones el vehículo será retenido hasta que las mismas sean

subsanaadas.”; DEL COMPORTAMIENTO DE LOS USUARIOS DE LAS VIAS EN CASO DE EMERGENCIA: “303.- Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tránsito, lo presenciaren o tengan conocimiento de él, estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiera, prestar su colaboración para evitar mayores peligrosos daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.”; DE LAS VIAS: “319.- La señalización de tránsito es un complemento para todo usuario de las vías, debido a que notifican a los conductores y demás usuarios de la prohibición, restricción, obligación y autorización que se señala en ella. Algunas de estas señales pueden contener leyendas que limitan su vigencia a horarios, tipos de vehículos, y otros.”; “392.- GLOSARIO DE TERMINOS: Para efectos de la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y del presente Reglamento, se entenderá por: (...) CAUSA BASAL O EFICIENTE.- Es aquella circunstancia que interviene de forma directa en la producción de un accidente de tránsito y sin la cual no se hubiera producido el mismo.”; “CAUSAS CONCURRENTES O COADYUVANTES.- Son aquellas circunstancias que por sí mismas no producen el accidente, pero coadyuvan a su materialización.” El COIP con respecto a la CULPA establece en el Art. 27: “Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código.” De acuerdo al peritaje de Autopsia realizado por la Dra. Dolores Mendoza Torres, la causa de muerte del ciudadano TORRES RINCONES LUIS EDUARDO, fue producto de: “a) Trauma craneoencefálico, b) Hemorragia cerebral aguda, c) Hipovolemia”, y la manera de muerte desde el punto de vista médico legal fue “suceso por accidente de tránsito”. Lo que es congruente con el Parte Policial de Accidente de Tránsito No. 24-00188992, acreditado con el testimonio del agente CTE que lo suscribe Gino Rafael Rodríguez Tigrero, esto es que llegó al lugar del accidente y tomó contacto con el conductor del vehículo involucrado, así mismo encontró a la víctima sin signos vitales, y que se le practicó la extracción de fluidos al hoy procesado para establecer si existía presencia de alcohol en la sangre. El informe de avalúos y daños sustentado por Noboa Barreno Ángel Saúl establece que los daños principales sufridos en el automotor se produjeron en la parte delantera, lo que claramente determina que el impacto a la víctima fue con la parte frontal del vehículo. El informe investigativo realizado por Salinas Baquerizo Luis Miguel, determina como CAUSA BASAL: “El participante (1) en posesión del móvil (1) pierde carril de circulación normal subiendo a la acera sur de la avenida Enríquez Gallo, hecho acontecido dentro de la zona de pérdida de carril “A”, y continua su trayectoria ante la presencia y proximidad del peatón (2) el mismo que se encontraba sobre la zona del cruce cebra (después de haber realizado el cruce de la calle a pie de manera diagonal en la intersección por un lugar no configurado para tal efecto); al que lo impacta con la parte frontal tercio medio del móvil (1) con la humanidad del peatón (2), originándose el accidente de tránsito.”, refiriéndose a la participación del procesado MEREJILDO BACILIO ELIO RAFAEL como responsable del hecho materia de juzgamiento. El Reconocimiento del lugar de los hechos y la inspección técnica ocular, practicados por

el mismo perito Salinas Baquerizo Luis Miguel, ratifican el hecho de que el vehículo conducido por el procesado MEREJILDO BACILIO ELIO RAFAEL perdió su carril de circulación, lo que ocasionó el accidente de tránsito que tuvo como resultado la muerte de TORRES RINCONES LUIS EDUARDO, estableciéndose la zona de impacto o de atropello en la zona peatonal (paso cebra) de la calle Robles Bodero, y la existencia de huellas de arrastre en la zona de estacionamiento contigua al edificio Kanopus III en la avenida Enríquez Gallo, siendo este último el mismo lugar identificado en el informe de reconocimiento del lugar, como la zona de pérdida de carril, siendo congruentes los tres informes realizados por el perito Salinas Baquerizo, para la conclusión arribada en la CAUSA BASAL. La pericia de audio y video practicada a los datos obtenidos de cámaras de vigilancia privada aledañas al sector de los sucesos, permiten determinar la trayectoria de los participantes, y en lo principal, que el vehículo automotor conducido por MEREJILDO BACILIO ELIO RAFAEL pierde pista, pues se visualiza que circula pegado a la acera del edificio Kanopus III, en cuya terminación de la calle existe un bordillo sobresalido por ser una zona de aparcamiento, y no de circulación habitual, el cual conforme lo demostrado a través del resto del acero probatorio, fue traspasado por el vehículo, impactando a la humanidad de la víctima. De la causa concurrente, se indica: “El participante (2) realiza el cruce de la calle de manera diagonal por un lugar no configurado para tal efecto”; siendo aquella circunstancia (conforme el Reglamento a la LOTTSV), coadyuvante pero no principal para la materialización del accidente de tránsito, por lo que no se puede desplazar la responsabilidad a la víctima, no siéndole imputable el resultado final en mérito del factor en contraste con la teoría de la imputación objetiva (imputación a la víctima). Al encontrarnos en una sociedad de riesgos, la TEORIA DE LA IMPUTACION OBJETIVA, surge como el mecanismo para valorar si una conducta se adecua a un tipo penal, siéndole atribuible a la persona el resultado de su actuar, en virtud de haber elevado el riesgo permitido, convirtiéndolo en un riesgo prohibido o jurídicamente desaprobado. En el presente proceso se evidencia que el procesado MEREJILDO BACILIO ELIO RAFAEL, como conductor de un vehículo automotor, transgredió el ordenamiento jurídico al CONDUCIR DE FORMA IMPRUDENTE Y TEMERARIA, INFRINGIENDO SU DEBER OBJETIVO DE CUIDADO, quien siéndole PREVISIBLE una conducción prudente, al mando de su vehículo pierde carril de circulación normal subiendo a la acera sur de la avenida Enríquez Gallo, hecho acontecido dentro de la zona de pérdida de carril “A”, y continua su trayectoria ante la presencia y proximidad del peatón el mismo que se encontraba sobre la zona del cruce cebra, impactándolo con la parte frontal tercio medio de su vehículo, lo que produce el fallecimiento de la víctima (fallecido) TORRES RINCONES LUIS EDUARDO, afectando la INVOLABILIDAD DE LA VIDA DE MODO CULPOSO, por lo que EL RESULTADO FINAL (MUERTE) LE ES IMPUTABLE OBJETIVAMENTE AL PROCESADO MEREJILDO BACILIO ELIO RAFAEL.

3. NORMAS JURÍDICAS INVOCADAS POR LOS JUECES, EN RELACIÓN A LOS DERECHOS VIOLENTADOS

El Juez de lo Penal del cantón la libertad según la norma constitucional y legal citada, y que luego del análisis de las circunstancias en que se desarrolló la conducta penalmenterelevante, la modalidad de ejecución, ha provocado una vulneración al bien jurídico protegido SEGURIDAD VIAL, lo que a su vez desencadenó como consecuencia la vulneración del derecho a la vida e integridad física, sin embargo, de los hechos se desprende que el sentenciado no actuó con DOLO o intención de causar daño, y que el resultado se verificó como consecuencia de la inobservancia de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento, acompañado de otras circunstancias del evento (INFRINGIR EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO), mismas que no le excluyen de responsabilidad del resultado, pero permiten determinar que no existió la voluntad dolosa del conductor en la ejecución de la conducta.

Este juzgador encuentra cumplidos los requisitos procesales descritos en el Art. 630 del COIP: “1. Que la pena privativa de libertad prevista para la conducta no exceda de cinco años”, en el presente ilícito la pena no excede de cinco años, habiendo sido sentenciado a la pena privativa de libertad de OCHO MESES por adecuar su conducta al tipo penal del Art. 377 INCISO PRIMERO; “2. Que la persona sentenciada no tenga vigente otra sentencia o proceso en curso ni haya sido beneficiado por una salida alternativa en otra causa”, al respecto el Defensor Particular del sentenciado MEREJILDO BACILIO ELIO RAFAEL, indicó que obra del expediente Certificado del Sistema SATJE de la Judicatura donde consta que el sentenciado no tiene otra sentencia ni proceso en curso, lo cual fue verificado en el sistema por la actuaria del despacho y certificado oralmente en audiencia; “3. Que los antecedentes personales, sociales y familiares de los sentenciados, así como la modalidad y gravedad de la conducta sean indicativos de que no existe necesidad de la ejecución de la pena”, verificándose que de la argumentación de la Defensa en congruencia con el nexo comunitario, social y laboral aportado al expediente, además del análisis motivado realizado por este juzgador respecto a la valoración de esta documentación, no se ha demostrado que el sentenciado constituya un ciudadano peligroso para la sociedad, además que la modalidad de la conducta se encuentra catalogada dentro de los tipos penales denominados CULPOSOS, por lo que no existe el elemento DOLO que implica el designio de causar daño, es decir, se le atribuye un resultado por la acción del sentenciado, pero no existió la intencionalidad de provocar dicho resultado, por lo que no se justifica necesidad imperiosa para la ejecución de la pena; “4. No procederá en los casos de delitos contra la integridad sexual y reproductiva, violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar”, no siendo el tipo penal sancionado perteneciente a esta clase de delitos. Ante tales consideraciones, la presente causa, cumple integralmente con los requisitos exigidos en dicho artículo, por lo que se acoge favorablemente la petición de la defensa particular del sentenciado MEREJILDO BACILIO ELIO RAFAEL, y por ende SE DISPONE LA SUSPENSION CONDICIONAL DE LA PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD Y EL CUMPLIMIENTO DE LA CONDICIONES establecidas en el Art. 631 del Código Orgánico Integral Penal, numerales: 1. Residir en un lugar o domicilio determinado e

informar cualquier cambio del mismo a la autoridad competente que establezca la o el juzgador, LO CUAL DEBERA JUSTIFICAR ANTE EL JUEZ DE GARANTIAS PENITENCIARIAS COMPETENTE; 3. No salir del país sin previa autorización de la o el juez de garantías penitenciarias; 6. Asistir a algún programa educativo o de capacitación. Deberá acreditar la capacitación PRESENCIAL O VIRTUAL en CUALQUIER CURSO sobre un tema relacionado con SEGURIDAD VIAL o afines (LEYES DE TRANSITO); 7. Reparar los daños o pagar una determinada suma a la víctima a título de reparación integral o garantizar debidamente su pago, DEBIENDO CANCELAR LA REPARACIÓN INTEGRAL DE LA SIGUIENTE FORMA: a) EL PAGO INMEDIATO DE MIL DOLARES (\$1.000), b) EL PAGO MENSUAL A PARTIR DEL MES DE MAYO DEL 2021 DE LA CANTIDAD DE QUINIENTOS DOLARES (\$500), HASTA CUBRIR EL MONTO TOTAL DE LA REPARACIÓN FIJADA EN SENTENCIA; 8. Presentarse periódicamente UNA VEZ AL MES ANTE EL DESPACHO DE FISCALIA QUE CONOCIO EL PROCESO; 9. No ser reincidente; 10. No tener instrucción fiscal por nuevo delito; por lo que el beneficiario; DEBERA ACREDITAR EL CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES HASTA UN TIEMPO MÁXIMO DE DIECIOCHO (18) MESES, luego de lo cual y toda vez cumplidas dichas condiciones la defensa hará conocer al Juez de Garantías Penitenciarias competente y solicitará lo que fuere pertinente conforme a derecho; en tal virtud dispongo se elabore la Boleta de Excarcelación y el oficio correspondiente al Director del Centro de Privación de Libertad de Personas Adultas en Conflicto con la Ley Guayaquil No. 1 (Varones), a fin de hacerle conocer de este particular. A fin de dar el respectivo control de las condiciones de la suspensión condicional de la pena, se dispone que se remita copias debidamente certificadas del parte de aprehensión, sentencia y su ejecutoria, a la Oficina de Sorteos de la Unidad Judicial Penal del Guayas, para que un Juez de Garantías Penitenciaros de Guayaquil, proceda a verificar el cumplimiento de las condiciones impuestas al sentenciado MEREJILDO BACILIO ELIO RAFAEL, toda vez que a quien le corresponde verificar el cumplimiento de las condiciones es al Juez de Garantías Penitenciarias; y, cuya competencia se radica conforme determina los artículos 632 y 666 inciso primero del COIP. Se deja constancia que la presente sentencia se encuentra debidamente motivada al tenor de expresas normas constitucionales y legales.

4. RESOLUCIÓN

Analizada la prueba practicada en esta diligencia con independencia, imparcialidad y objetividad, garantizando lo dispuesto en el Art. 5 numeral 3 del COIP, este juzgador ha llegado a la INTIMA CONVICCION que el ciudadano MEREJILDO BACILIO ELIO RAFAEL; adecuó su conducta al TIPO PENAL descrito en el Art. 377 INCISO PRIMERO, esto es: “Art. 377. Muerte culposa. - 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 (...).”; en tal virtud, ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE

LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA, DECLARO la CULPABILIDAD del ciudadano MEREJILDO BACILIO ELIO RAFAEL, portador de la cédula de ciudadanía No. 0915163091, por haber adecuado su conducta al injusto penal tipificado y sancionado en el Art. 377 INCISO PRIMERO del Código Orgánico Integral Penal; en el grado de AUTOR DIRECTO de conformidad con lo que establece el Art. 42 numeral 1 literal a) del COIP; por lo que se le impone como SANCION la PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD ATENUADA DE OCHO (8) MESES, la SUSPENSIÓN DE SU LICENCIA DE CONDUCIR No. 0915163091 POR CUATRO MESES (ATENUANTE) UNA VEZ CUMPLIDA LA PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD y de conformidad con lo establecido en el Art. 70 NUMERAL SEXTO del COIP se le aplica la pena pecuniaria consistente en MULTA PROPORCIONAL DE TRES SALARIOS BASICOS UNIFICADOS DEL TRABAJADOR EN GENERAL. - REPARACIÓN INTEGRAL: a) Se FIJA POR CONCEPTO DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS MATERIALES, la obligación al sentenciado de cancelar a favor de la víctima, la cantidad económica de DIEZ MIL DOLARES AMERICANOS (\$10.000); b) Como Medida de Satisfacción, se ordena al sentenciado, la PRESENTACIÓN DE DISCULPAS PÚBLICAS dirigidas a la familia de la víctima TORRES RINCON LUIS EDUARDO (fallecido), pudiendo para el efecto convocarse a una audiencia oral ante el suscrito juzgador, o en su defecto, presentar un escrito dentro de este expediente judicial, debiendo estar con la firma y rúbrica del sentenciado. -

En el Recurso de Apelación de la presente causa el Tribunal de Apelación en Audiencia Oral Pública y Contradictoria para conocer y resolver el recurso que interpuso el procesado en contra de la sentencia dictada el 19 de abril del 2021 por el Ab. Augusto García Altamirano, Juez de la Unidad Penal con sede en el Cantón la Libertad, Provincia de Santa Elena, en donde se decidió negar ambos recursos y confirmar la sentencia impugnada.

En orden a lo expuesto, la Sala Multicompetente de la Corte Provincial de Justicia de Santa Elena, en una íntima convicción de los elementos de pruebas aportados “ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA”, con criterio unánime, resuelve, NEGAR EL RECURSOS DE APELACIÓN INTERPUESTOS por el procesado MEREJILDO BACILIO ELIO RAFAEL, consecuentemente se CONFIRMA la sentencia dictada el día lunes 19 de abril de 2021, a las 10h08, por el Ab. Augusto García Altamirano, Juez de la Unidad Penal con sede en el Cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena. Sin costas ni honorarios que regular en esta segunda instancia. Con el objeto de dar cumplimiento con lo que determina el art. 82 de la Constitución de la República del Ecuador que expresamente establece la seguridad jurídica, y en concordancia con el art. 172 de la misma Constitución, que obliga aplicar el principio de la debida diligencia en los procesos de administración de justicia, sin dilaciones, se dispone que la Secretaria Relatora de la Sala, una vez ejecutoriada esta resolución, devuelva el expediente al juzgado de origen, para que se ejecute lo resuelto.

2.33. Causa No. 24281-2021-00626

DATOS DE LA SENTENCIA INVESTIGADA:	
ÓRGANO DE JUSTICIA:	Unidad Judicial Penal del Cantón La Libertad.
FECHA Y No. DE SENTENCIA O RESOLUCIÓN	13 de junio del 2021, las 10h15 Causa No. 24281-2021-00626
DESCRIPCIÓN	SENTENCIA DICTADA POR LA JUEZA DE LA UNIDAD PENAL CON SEDE EN EL CANTÓN LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA.
1. ANTECEDENTES DEL CASO	
<p>En la especie este proceso se inicia en virtud de la formulación de cargo que se realizó por el accidente de tránsito ocurrido el 01 de mayo del 2021, por la av. Carlos Espinoza Larrea y av. 10 de agosto del Cantón Salinas, fecha en que se suscitó un accidente de tránsito con choque y estrellamiento con resultado muerte de la ciudadana RIVERA MERO CRUZ MARIA, accidente del que se generó el parte de novedades No. 22400191304, en el que se manifiesta lo siguiente “El automóvil de placas GSX- 6189 de servicio particular conducido por el Sr. ESTEVEZ PINO JOSE STALYN con licencia de conducir N21206324327 tipo B de la ANT el mismo que circulaba por la Av. Carlos Espinoza Larrea en sentido Sureste-Noreste carril derecho y al llegar a la intersección formada por la Av. 10 de Agosto impactaron su parte frontal_ con la parte lateral izquierda de la motocicleta de placas JA016W servicio particular, conducido por el Sr. DELGADO RIVERA JANDRI JAVIER con licencia de conducir No. 1900738442 tipo A de la ANT el mismo que circulaba por la Av. 10 de Agosto en sentido Noroeste-Sureste, carril derecho, producto del impacto la motocicleta se desplaza 16 metros aproximadamente en sentido Noreste-Suroeste quedando sobre la calzada, así mismo el jeep se desplaza 14 metros aproximadamente en sentido Suroeste Noroeste impactando su parte lateral derecha contra el poste de alumbrado público de la Cnel. No. 28 derribándolo. Al momento de llegar el suscrito al lugar del accidente el Sr. DELGADO RIVERA JANDRI JAVIER (Conductor de la motocicleta) había abandonado el lugar del accidente siendo localizado en el interior de una vivienda en la Av. 22 de Diciembre y calle 10 de Agosto como referencia a 200 metros aproximadamente del Municipio de Salinas, comunicando la novedad a la señorita Fiscal de turno Jenny Paliz, la misma que indicó que ya se acercaba al lugar, a los 10 minutos aproximadamente que se le</p>	

Comunicó al señor Fiscal, el Sr. DELGADO RIVERA JANDRI JAVIER salió de la vivienda hasta el Hospital de Salinas en un vehículo particular siendo el custodiado por el patrullero de la CTE No. 253, lugar donde fue atendido por los médicos de turno quedando asilado con custodia policial al lugar se acercó la médica de la Fiscalía Dra. Dolores Mendoza y por disposición de la Fiscal de turno extrajo los fluidos sanguíneos al Sr. DELGADO RIVERA JANDRO JAVIER para realizar la respectiva prueba de alcoholemia para posterior ser dado de alta y ser trasladado hasta la Prevención de Tránsito del cantón Santa Elena quedando en calidad de APREHENDIDO puesto a órdenes de la autoridad competente. Así, mismo los fluidos sanguíneos del Sr. DELGADO RIVERA JANDRI JAVIER fueron trasladados mediante cadena custodia N°005-2021 hasta la Unidad Judicial Florida Norte de la ciudad de Guayaquil, en donde la medicó perito legista de la CTE Dra. Nury Quimí Mero, notificó mediante informe que el FOTOMETRO se encuentra en malestado (DESCALIBRADO), motivo por el cual no se realizó la respectiva pericia y sugiere enviar la muestra de fluidos/sanguíneos con la respectiva cadena de custodia al INSTITUTO NACIONAL DE INVESTIGACION DE SALUD PÚBLICA, para la realización de la prueba de alcoholemia para posterior presentar los resultados a la fiscalía. Así mismo es de indicar que por versiones de moradores que se encontraban en el lugar del accidente indicaron que el conductor del Jeep había sido trasladado en un vehículo particular hasta una casa asistencial para recibir atención médica donde posterior, el suscrito recibió una llamada del ECU911 indicando que el Sr. ESTEVEZ PINO JOSE STALYN se encontraba asilado en la Clínica Cadena, trasladándose al lugar la unidad de la CTE No 627, a verificar la novedad tomando contacto con el Sr. ESTEVEZ PINO JOSE STALYN el mismo que indicó ser el conductor del Jeep-placas GSX-6189, comunicándole a la Srta. Fiscal de Turno Jenny Paliz quien ordenó que se asigne la respectiva custodia Policial para posterior ser dado de alta y que se realice la prueba de alcoholemia, siendo "trasladado hasta a la Unidad Judicial Florida Norte de la ciudad de Guayaquil, lugar donde el médico legista de la CTE Dra. Nury Quimí, quien realizó la prueba de alcoholemia No. 52.614 dando como resultado 0.0 g/L NEGATIVO, siendo trasladado hasta la Prevención de Tránsito del Cantón Santa Elena quedando en calidad de APREHENDIDO puesto a órdenes de la autoridad competente".

FORMULACION DE CARGOS: En la audiencia de calificación de flagrancia y formulación de cargos la fiscalía formuló cargos a los ciudadanos DELGADO RIVERA JANDRI JAVIER y ESTEVEZ PINO JOSE STALYN, habiendo solicitado para ambas medidas cautelares diferentes a la prisión preventiva.

2. ARGUMENTOS DEL ORGANO DE JUSTICIA

SEXTO MOTIVACIÓN: En el caso que nos ocupa, el conductor DELGADO RIVERA JANDRI JAVIER, tenía el deber de garantizar que su acompañante viaje con las seguridades del caso a fin de salvaguardar su integridad física, así como la obligación de cuidar el bien jurídico de la vida. Cuando el autor realiza una conducta delictiva por acción u omisión, lo que realmente ocurre es que ha cumplido con el tipo penal, porque ajustó su comportamiento a la descripción del tipo, violando así la norma. Sin lugar a dudas el tipo penal cumple una función de garantía; esto es, la necesidad de que la conducta se encuentre prevista en un tipo, para afirmar la responsabilidad penal, lo que constituye uno de los límites más importantes al poder punitivo del Estado. Sólo se puede castigar en los casos específicamente previstos por la ley y de la forma prevista expresamente en el tipo. Es siempre de tipo legal de existir previamente, principio del nullum crimen sine lege. El tipo penal tiene una función seleccionadora porque permite determinar en forma rápida cuáles son los comportamientos humanos penalmente relevantes y tiene una función motivadora, porque mediante los tipos penales se indica a los ciudadanos cuáles son las conductas prohibidas y se advierte que su comisión llevará aparejada la imposición de la pena, tal como ocurre con el artículo 377 inciso 1 del COIP, que describe el delito MUERTE CULPOSA acusado por la fiscalía y que lleva descrita una pena privativa de libertad de 1 a 3 años. - La tipicidad está desprovista de cuestiones subjetivas.- La tipicidad viene a funcionar como un indicio de antijuridicidad en el caso de no existir ninguna causa de justificación o de exclusión.- Antijuridicidad.- Se entiende que existe antijuridicidad cuando el acto voluntario típico contraviene el presupuesto de la norma penal, lesionando o poniendo en peligro bienes e intereses tutelados por el Derecho Penal. Es un juicio impersonal objetivo sobre la contradicción existente entre el hecho y el ordenamiento jurídico. Un hecho es materialmente antijurídico cuando el mismo se opone a los intereses sociales o es nocivo para la sociedad; es decir, cuando transgrede una norma jurídica positiva, lesionando o poniendo en peligro con ello un bien jurídico que el ordenamiento desea proteger y que en el presente caso es la VIDA. En este análisis de la antijuridicidad se debe considerar lo objetivo y lo subjetivo, especialmente en lo que son las causas que eliminan el injusto o causas que eliminan la imputación de primer nivel, esto es, las llamadas causas de justificación; es decir que, pese a que la acción del autor realiza un tipo penal, no son antijurídicas por estar justificadas por el derecho. - Mir Puig citado por Alberto Donna, manifiesta: El primer requisito de la antijuridicidad penal es la tipicidad penal. Un hecho es penalmente típico cuando se halla previsto por la ley como constitutivo de una especie o figura (tipo) de delito, como el asesinato, el robo, la estafa, la falsificación de documento público. Ello asegura la relevancia penal del posible hecho antijurídico, pues no todo hecho antijurídico tiene relevancia penal, sino sólo los que realizan un tipo de delito. Sólo cabe desvalorar como penalmente antijurídicas las lesiones o puestas en peligro de bienes jurídico penales que sean imputables a un comportamiento humano, porque sólo éste puede ser prohibido a alguien por una norma que se dirija a sus destinatarios tratando de determinarlos en contra del delito. El segundo requisito de la antijuridicidad penal es la ausencia de causas de justificación. Sobre los elementos objetivos del tipo penal: a) Sujeto activo, autor del hecho que según el tipo penal es calificado; por lo que, es sujeto activo de este delito únicamente el conductor del vehículo quien debe contar con los requisitos habilitantes según la Ley de Transporte terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento, que lo autorice a conducir un automotor; en el presente caso el acusado DELGADO RIVERA JANDRI JAVIER. b). Sujeto pasivo. - Puede ser cualquier persona natural o jurídica no calificada, en razón de cargo, función o filiación en el presente caso si bien es cierto como se ha

determinado se trataba de la madre (fallecida) del procesado.- c).- Bien jurídico protegido.- El bien jurídico protegido es la vida.- Sobre los elementos subjetivos del tipo penal.- Se ha determinado que el delito sancionado es de tipo culposo que el sujeto activo no tuvo dominio del hecho, ni tuvo el designio de causar daño y que por lo tanto actuó con culpa.- d) Objeto.- esto es la cosa sobre la que recayó el daño o los efectos del acto, el medio que evidencia el riesgo o peligro para el bien jurídico que se pretende proteger, en el caso, la vida de la ciudadana RIVERA MERO CRUZ MARIA; la señorita fiscal, al terminar su exposición del juicio manifestó que se daba por demostrada la materialidad de la infracción con la prueba presentada; el juzgador declara demostrado que dogmáticamente se conoce como el objeto del tipo, y que las partes procesales denominan materialidad de infracción.- e).- Conducta.- El artículo 24 del Código Orgánico Integral Penal, determina las causas de exclusión de la conducta y determina que no son penalmente relevantes los resultados dañosos o peligrosos resultantes de fuerza física irresistible, movimientos reflejos o estados de plena inconciencia, no habiendo demostrado el procesado ninguno de estos presupuestos hasta la Audiencia de Juicio.- f).- Elementos Valoratorios.- Según se desprende de la acusación fiscal, hasta la presente audiencia el procesado no ha justificado la antijuridicidad de su conducta o causa excluyente de la misma.- g).- En cuanto al tipo subjetivo, en el que ya sea el autor o el partícipe deben conocer y querer los elementos del tipo objetivo; es decir que el procesado tenía plena conciencia que su accionar afectaba un bien jurídico ajeno protegido por el derecho penal, como se dijo anteriormente en el caso que nos ocupa se trata de un delito culposo que se produjo al faltar el procesado al deber objetivo del cuidado al que estaba obligado.- El Art. 34 del COIP establece: Culpabilidad.- Para que una persona sea considerada responsable penalmente deberá ser imputable y actuar con conocimiento de la antijuridicidad de su conducta”; para cuyo efecto el operador de justicia deja sentadas ciertas premisas dogmáticas. En los delitos culposos, a diferencia de los dolosos el agente del delito actúa por imprudencia como es el caso que nos ocupa, es autor no tiene dominio final del acto. En este proceso, de la prueba testimonial, documental y pericial practicada por la Fiscalía se ha demostrado que el procesado actuó por imprudencia, que no tuvo el dominio fáctico del resultado típico, ni su voluntad de realización fue dirigida a un fin doloso; su conducta no se enmarca en actos principales, directos e inmediatos tendientes a la perpetración del acto punible; y conforme se ha señalado en audiencia de juzgamiento, existe prueba directa e indiciaria suficiente, sobre la responsabilidad del sentenciado. En el presente caso, la Fiscalía ha demostrado que el acusado es el culpable del delito acusado y en el grado de participación que le atribuye por haber actuado con conocimiento de la antijuridicidad y con culpa, todo ello con la prueba documental, pericial y testimonial que fue ofrecida y practicada.

NORMAS JURÍDICAS INVOCADAS POR LOS JUECES, EN RELACIÓN A LOS DERECHOS VIOLENTADOS

Por lo considerado y por cuanto la Fiscalía ha demostrado el nexo causal entre la infracción y el procesado conforme al artículo 455 del COIP respecto al delito de MUERTE CULPOSA acusando al ciudadano DELGADO RIVERA JANDRI JAVIER a quien le atribuye autoría directa conforme al artículo 42 numeral 1 literal a) del COIP; la suscrita, Juez de la Unidad Judicial Penal de La Libertad con fundamento en los Arts. 619, 621 y 622 del Código Orgánico Integral Penal, luego de estas reflexiones fácticos jurídicas y una vez que se ha declarado concluidos los alegatos considera que la fiscalía con los elementos probatorios testimoniales, documentales y periciales introducidos en audiencia ha demostrado la existencia jurídica de la infracción, y la responsabilidad del procesado y en atención a lo que determina el artículo 453 del COIP. se determina que la prueba ha cumplido con su finalidad de llevar al juzgador al convencimiento de los hechos materia de la infracción y la responsabilidad del acusado.

El tipo penal tiene una función seleccionadora porque permite determinar en forma rápida cuáles son los comportamientos humanos penalmente relevantes y tiene una función motivadora, porque mediante los tipos penales se indica a los ciudadanos cuáles son las conductas prohibidas y se advierte que su comisión llevará aparejada la imposición de la pena, tal como ocurre con el artículo 377 inciso 1 del COIP, que describe el delito MUERTE CULPOSA acusado por la fiscalía y que lleva descrita una pena privativa de libertad de 1 a 3 años .

3. RESOLUCIÓN

La JUEZA ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCION Y LEYES DE LA REPUBLICA, declaro CULPABLE a DELGADO RIVERA JANDRI JAVIER, mayor de edad, ecuatoriano, portador de la cédula 1710397017 de haber adecuado su acción a la conducta típica, antijurídica, culpable y punible, descrita y sancionada por el artículo 377 inciso 1 en el grado de AUTOR conforme al artículo 42 numeral 1 literal a) ibídem. En cuanto a la pena, por cuanto durante el proceso se ha determinado que entre la persona fallecida RIVERA MERO CRUZ MARIA y el sentenciado existe el vínculo de madre e hijo que los ubica dentro del primer grado de consanguinidad , conforme al artículo 372 [PENAL NATURAL] del Código Orgánico Integral Penal, no se le impone pena alguna y conforme al artículo 519 numeral 5 del COIP se revocan todas las medidas cautelares dictadas en su contra.-En cuanto al procesado ESTEVEZ PINO JOSE STALYN, el art. 609 del COIP., establece que “El juicio es la etapa principal del proceso. Se sustancia sobre la base de la acusación fiscal” . Para que opere una sentencia condenatoria debe existir la acusación fiscal. En el caso que nos ocupa la titular del ejercicio de la acción penal pública, esto es la FISCAL INTERVINIENTE se ABSTIENE DE ACUSAR al procesado, manifestando que la materialidad de la infracción se encuentra probada no así la responsabilidad del procesado ESTEVEZ PINO JOSE STALYN, por lo que ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCION Y LEYES DE LA REPUBLICA, RATIFICA EL ESTADO DE INOCENCIA DE: ESTEVEZ PINO JOSE STALYN portador de la cedula de ciudadanía Nro. 1206324327 cuyas generales de ley se encuentran ya establecidas. Por falta de acusación fiscal; y en conformidad con lo dispuesto en el art. 619 numeral 5 del Código Orgánico Integral Penal, se revocan todas las medidas cautelares y de protección dictadas en su contra dentro de la presente causa.

2.34. Causa No. 24281-2019-01303

DATOS DE LA SENTENCIA INVESTIGADA:	
ÓRGANO DE JUSTICIA:	Unidad Judicial Penal del Cantón La Libertad.
FECHA Y NÚMERO DE SENTENCIA O RESOLUCION	18 de agosto del 2020, las 09h04 Causa No. 24281-2019-01303
DESCRIPCIÓN	SENTENCIA DICTADA POR JUEZ DE LA UNIDAD PENAL CON SEDE EN EL CANTON LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA.
1. ANTECEDENTES DEL CASO	
<p>El informe investigativo realizado por Marcos Troncoso Ferrín, determina como CAUSA BASAL: “El participante (1) en el móvil (1) desatendió a las condiciones de tránsito y entorno de la vía, por lo cual se originó el accidente de tránsito.”, refiriéndose a la participación del procesado TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN como responsable del hecho materia de juzgamiento. Lo que es congruente con el Parte Policial de Accidente de Tránsito No. 24-00168300, suscrito por Cbos. Edgar Magno Tello Merchán, del cual no existió contradicción, al haberse incorporado al acervo probatorio por acuerdo de las partes, no siendo en ese caso necesario el testimonio del agente, al estar acreditado como cierto el contenido del mismo. El Reconocimiento del lugar de los hechos y la inspección técnica ocular ratifican el hecho de que el vehículo conducido por el procesado TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN se descarriló, lo que ocasionó el accidente de tránsito que tuvo como resultado la muerte de CARLOS ORLANDO GONZABAY TOMALA. Los testigos Vera Tigrero Carlos Enrique y Laínez González Gabriel Adrián indicaron que en el accidente participó otro vehículo aparte del tanquero, más sin embargo dentro de ninguno de los informes sustentados por el perito CTE Marcos Troncoso, ni en el Parte del accidente de tránsito realizado por el agente Edgar Magno Tello Merchán, constan indicios de que dichas afirmaciones sean ciertas, por lo que tales testimonios resultan contradictorios al contenido de los informes de tránsito, considerándose inverosímil la declaración de estos testigos. Por su parte los testimonios Medina Tomalá David Orlando, Sellán Moncayo Kael André y López Carrillo Mercy Aracelly, testigos presenciales del accidente de tránsito, corroboran que el tanquero perdió pista por lo que impactó la humanidad de CARLOS ORLANDO GONZABAY TOMALA, lo que provocó su deceso. Con relación al accidente ocurrió en la vía mar bravo, esto fue atropellamiento, lesiones, muerte y abandono de un conductor, quien manejaba un tanquero, y como fallecido un participante 2 y lesiones participantes 3, en la dinámica del accidente, unode estos ciudadanos caminaba por la vía mar bravo y el conductor en esa vía atropellaal peatón y lesionando al participante 3, es así que el vehículo no observo las condiciones de la vía y quedando al otro lado de la carretera, ese día estaba de turno, llegando al lugar de los hechos, y ver al ciudadano fallecido, ese día estaba de turno ypude observar la posición final del vehículo, por versión del dueño del vehículo nos manifestó quien era el conductor del vehículo y me dio los nombres y apellidos, la calzada no estaba mojada, tal vez puede haber habido brisa o arena, el conductor responsable de manejar su vehículo, en ese momento estaba un peatón</p>	

fallecido sobre la calzada tendido, posterior al accidente se acercó a la base a salinas el dueño del vehículo, habían personas de los lugares aledaños y trabajadores, me ratifico en mi informe investigativo, llegue al lugar cerca de los 10 minutos, el vehículo estaba fuera de la calzada a un metro más o menos, al llegar al accidente no había conductor en ese momento, cuando fui a realizar el informe no estaba la calzada mojada, el informe lo hice posterior que llegue el oficio del fiscal, el día del accidente estaba de turno y llegue a tomar fotos y todo eso, el informe lo hago posterior, al lugar del accidente demore 10 minutos en llegar, al conductor no lo identifique ya que el abandono el lugar de los hechos, el dueño del camión manifestó quien era la persona que conducía ese día, pues me dio los nombres y como nosotros tenemos el sistema verificamos y sale la fotografía de él.

2. ARGUMENTOS DEL ORGANO DE JUSTICIA

El Juez resolvió que, en el presente caso, que en aplicación de lo que dispone en artículo 377.1 del Código Orgánico General de Procesos, dicta SENTENCIA DE MÉRITO en los términos siguientes:

El Código Orgánico Integral Penal contiene los preceptos de valoración probatoria: “Art. 453.- Finalidad. - La prueba tiene por finalidad llevar a la o al juzgador al convencimiento de los hechos y circunstancias materia de la infracción y la responsabilidad de la persona procesada. Art. 454.- Principios. - El anuncio y práctica de la prueba se regirá por los siguientes principios: 1. Oportunidad. - Es anunciada en la etapa de evaluación y preparatoria de juicio y se practica únicamente en la audiencia de juicio. Los elementos de convicción deben ser presentados en la etapa de evaluación y preparatoria de juicio. Las investigaciones y pericias practicadas durante la investigación alcanzarán el valor de prueba, una vez que sean presentadas, incorporadas y valoradas en la audiencia oral de juicio. Sin embargo, en los casos excepcionales previstos en este Código, podrá ser prueba el testimonio producido de forma anticipada. 2. Inmediación. - Las o los juzgadores y las partes procesales deberán estar presentes en la práctica de la prueba. 3. Contradicción. - Las partes tienen derecho a conocer oportunamente y controvertir las pruebas, tanto las que son producidas en la audiencia de juicio como las testimoniales que se practiquen en forma anticipada. 4. Libertad probatoria. - Todos los hechos y circunstancias pertinentes al caso, se podrán probar por cualquier medio que no sea contrario a la Constitución, los instrumentos internacionales de derechos humanos, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado y demás normas jurídicas. 5. Pertinencia. - Las pruebas deberán referirse, directa o indirectamente a los hechos o circunstancias relativos a la comisión de la infracción y sus consecuencias, así como a la responsabilidad penal de la persona procesada. 6. Exclusión. - Toda prueba o elemento de convicción obtenidos con violación a los derechos establecidos en la Constitución, en los instrumentos internacionales de derechos humanos o en la Ley, carecerán de eficacia probatoria, por lo que deberán excluirse de la actuación procesal. Se inadmitirán aquellos medios de prueba que se refieran a las conversaciones que haya tenido la o el fiscal con la persona procesada o su defensa en desarrollo de manifestaciones preacordadas. Los partes informativos, noticias del delito, versiones de los testigos, informes periciales y cualquier otra declaración previa, se podrán utilizar en el juicio con la única finalidad de recordar y destacar contradicciones, siempre bajo la prevención de que no sustituyan al testimonio. En ningún caso serán admitidos como prueba. 7. Principio de igualdad de oportunidades para la prueba. - Se deberá garantizar la efectiva igualdad material y formal de los intervinientes en el desarrollo de la actuación procesal. Art.

455.- Nexo causal. - La prueba y los elementos de prueba deberán tener un nexo causal entre la infracción y la persona procesada, el fundamento tendrá que basarse en hechos reales introducidos o que puedan ser introducidos a través de un medio de prueba y nunca, en presunciones. Art. 456.- Cadena de custodia. - Se aplicará cadena de custodia a los elementos físicos o contenido digital materia de prueba, para garantizar su autenticidad, acreditando su identidad y estado original; las condiciones, las personas que intervienen en la recolección, envío, manejo, análisis y conservación de estos elementos y se incluirán los cambios hechos en ellos por cada custodio. La cadena inicia en el lugar donde se obtiene, encuentra o recauda el elemento de prueba y finaliza por orden de la autoridad competente. Son responsables de su aplicación, el personal del Sistema especializado integral de investigación, de medicina legal y ciencias forenses, el personal competente en materia de tránsito y todos los servidores públicos y particulares que tengan relación con estos elementos, incluyendo el personal de servicios de salud que tengan contacto con elementos físicos que puedan ser de utilidad en la investigación. Art. 457.- Criterios de valoración. - La valoración de la prueba se hará teniendo en cuenta su legalidad, autenticidad, sometimiento a cadena de custodia y grado actual de aceptación científica y técnica de los principios en que se fundamenten los informes periciales.”. Nos remitimos a la siguiente doctrina respecto de la prueba: “La concepción acerca de la verdad jurídica objetiva (llamada por algunos: verdad jurídica, sustancia, verdad sustancia, verdad material o simplemente verdad objetiva) busca superar la vieja distinción entre la verdad formal y la verdad material que tanto daño ha causado al servicio de justicia. En efecto, corrientemente se ha señalado que el proceso penal persigue la obtención de la verdad histórica, material o real, mientras que el proceso civil mejor, el no penal- persigue la llamada verdad ficticia o formal a la que se llega mediante especiales reglas probatorias, ficciones y presunciones. (...) ahí que toda la actividad probatoria debe estar encaminada a una búsqueda de la verdad jurídica objetiva; esto es, que la convicción del juzgador no sea reflejo de una verdad formal, ni que consista en una certeza meramente subjetiva, sino en una certeza objetiva, basada en la realidad de los hechos y en el derecho, con la finalidad de asegurar, una correcta y justa solución del conflicto o de la incertidumbre jurídica.”; “El primer elemento que integra el derecho a probar consiste en el derecho que tiene su titular a ofrecer o proponer los medios probatorios que considere necesarios para acreditar la existencia o inexistencia de los hechos que constituyen el objeto concreto de prueba (trátese del objeto de prueba principal o de algún objeto de prueba incidental o secundario); es decir, para probar la existencia o inexistencia de aquellos hechos que configuran una pretensión o una defensa (sea que estén contenidos en una demanda o en una contestación, o en cualquier acto jurídico procesal de parte), o que han sido incorporados por el juzgador para la correcta solución del caso concreto. Por lo tanto, incluye el derecho de su titular a ofrecer los medios probatorios que estime necesarios para cuestionar los medios probatorios que han sido ofrecidos contra ella, o cuya actuación ha sido ordenada de oficio por el juzgador.”; “En materia probatoria el principio de pertinencia exige que cada uno de los medios de prueba que ofrezcan las partes o los terceros legitimados para intervenir en la actividad probatoria, y aun los que incorpore de oficio el juzgador, deben tener una relación lógico-jurídica con los hechos que constituyen el objeto concreto de prueba (trátese del objeto de prueba principal o del objeto de prueba incidental o secundario, según sea el caso), pues, si no existe tal relación los medios probatorios no deben ser admitidos ni incorporados de oficio por ser impertinentes.” (Reynaldo BUSTAMANTE ALARCÓN, El derecho a probar como elemento esencial de un proceso justo, ARA Editores, Segunda Edición, Perú 2015, pg. 43, 44, 120, 132).

El COIP dentro de las reglas procesales para verificar la ingesta de alcohol en infracciones de tránsito señala: “Art. 464.- Ingesta de alcohol y sustancias catalogadas sujetas a fiscalización. - En materia de tránsito, se seguirán las siguientes reglas: 1. Los niveles máximos de concentración de alcohol en la sangre, tolerables para la conducción de vehículos automotores, están determinados en este Código. 2. Cuando existan elementos que revelen la necesidad de practicar al conductor de un vehículo un análisis de ingesta de alcohol o de intoxicación por haber ingerido sustancias catalogadas sujetas a fiscalización, el agente de tránsito realizará la prueba alcohótest o narco test o en su defecto lo conducirá a una institución acreditada para la práctica de los exámenes correspondientes dentro de las veinticuatro horas subsiguientes. Los resultados de los exámenes servirán como elementos de convicción. 3. Para realizar los exámenes de alcohótest, los agentes de tránsito portarán un detector o cualquier otro aparato dosificador de medición. 4. Si las condiciones físicas de quien conducía imposibilitan realizar las mencionadas pruebas, el agente solicitará el traslado del o de los heridos a un establecimiento de salud acreditado, en el que se le realizará los exámenes correspondientes. 5. En caso de que la o el conductor se niegue a que se le practiquen los exámenes de comprobación, se presumirá que se encuentra en el máximo grado de embriaguez o de intoxicación por efecto de alcohol o de sustancias catalogadas sujetas a fiscalización. De igual manera serán válidas las pruebas psicossomáticas que los agentes de tránsito realicen en el campo, registradas mediante medio audiovisuales.” La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial (en adelante LOTTTSV) establece: “Art. 181.- Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y de los demás usuarios de las vías (...); “Art. 182.- No se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento (...) Todos los conductores están obligados a someterse, en el momento que el agente de tránsito lo solicite, a las pruebas que se establezcan para la detección de posibles intoxicaciones por alcohol (...) La negativa de los conductores a realizarse los exámenes que se señalen en esta Ley y su Reglamento, será considerada como presunción de estar en el máximo grado de intoxicación. A igual control están obligados los usuarios de las vías cuando se hallen implicados en algún accidente de tránsito”. El Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (en adelante RLOTTTSV) determina en los artículos: DE LOS LIMITES DE VELOCIDAD “Art. 193.- Todos los vehículos al aproximarse a una intersección no regulada, circularán a una velocidad máxima de 30 km/h, de igual forma cuando circulen por las zonas escolares a una velocidad máxima de 20 km/h.”; DEL DERECHO DE VIA O PREFERENCIA DE PASO “Art. 200.- Para efectos del presente Reglamento, se define como derecho de vía o preferencia de paso, la preferencia que tiene un vehículo respecto de otros vehículos y peatones, así como la de estos sobre los vehículos.”; “Art. 201.- En las intersecciones donde no existan semáforos, intersecciones en “T” o en intersecciones controladas con señales de PARE O CEDA EL PASO, los conductores observarán las siguientes reglas: 1. Cuando el conductor llegare a una intersección, deberá ceder el derecho de vía al vehículo que se encuentre cruzando la intersección; 2. Cuando dos vehículos llegaren simultáneamente a una intersección, tendrá derecho de vía el que se aproxime por su derecha (...); “Art. 206.- Los conductores que circulen por una vía principal, tienen preferencia

respecto de los que circulan por vías secundarias.”; Art. 208.- Cuando una vía sea más amplia o tenga notoriamente mayor circulación vehicular, tendrán preferencia de paso los vehículos que transiten por la vía con estas características. (...)”; DE LOS CONDUCTORES “270.- En todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridad de los pasajeros y la del resto de usuarios viales.”; “271.- Los conductores guiarán sus vehículos con la mayor precaución y prudencia posible, respetando las órdenes y señales manuales del agente de tránsito y en general toda señalización colocada en la vía pública.”; “Art. 272.- Circularán siempre por su derecha salvo los casos de excepción señalados en el presente Reglamento o cuando los agentes de tránsito así lo indiquen.”; DEL COMPORTAMIENTO DE LOS USUARIOS DE LAS VIAS EN CASO DE EMERGENCIA: “303.- Los usuarios de las vías que se vean implicados en un accidente de tránsito, lo presencien o tengan conocimiento de él, estarán obligados a auxiliar o solicitar auxilio para atender a las víctimas, si las hubiera, prestar su colaboración para evitar mayores peligrosos daños, restablecer, en la medida de lo posible, la seguridad de la circulación y esclarecer los hechos.”; DE LAS VIAS: “319.- La señalización de tránsito es un complemento para todo usuario de las vías, debido a que notifican a los conductores y demás usuarios de la prohibición, restricción, obligación y autorización que se señala en ella. Algunas de estas señales pueden contener leyendas que limitan su vigencia a horarios, tipos de vehículos, y otros.”; “392.- GLOSARIO DE TERMINOS: Para efectos de la Aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre y del presente Reglamento, se entenderá por: (...) CAUSA BASAL O EFICIENTE.- Es aquella circunstancia que interviene de forma directa en la producción de un accidente de tránsito y sin la cual no se hubiera producido el mismo.”; “CAUSAS CONCURRENTES O COADYUVANTES.- Son aquellas circunstancias que por sí mismas no producen el accidente, pero coadyuvan a su materialización.” El COIP con respecto a la CULPA establece en el Art. 27: “Actúa con culpa la persona que infringe, el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código.” De acuerdo al peritaje de Autopsia realizado por el Dr. Humberto Barreto Gálvez, la causa de muerte del ciudadano CARLOS ORLANDO GONZABAY TOMALA, fue producto de: “a) Fractura de arcos costales, b) Hemorragia subaracnoidea, c) Desgarro de hígado y bazo”, y la manera de muerte desde el punto de vista médico legal fue “violenta y por accidente de tránsito”. El informe investigativo realizado por Marcos Troncoso Ferrín, determina como CAUSA BASAL: “El participante (1) en el móvil (1) desatendió a las condiciones de tránsito y entorno de la vía, por lo cual se originó el accidente de tránsito.”, refiriéndose a la participación del procesado TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN como responsable del hecho materia de juzgamiento. Lo que es congruente con el Parte Policial de Accidente de Tránsito No. 24-00168300, suscrito por Cbos. Edgar Magno Tello Merchán, del cual no existió contradicción, al haberse incorporado al acervo probatorio por acuerdo de las partes, no siendo en ese caso necesario el testimonio del agente, al estar acreditado como cierto el contenido del mismo. El Reconocimiento del lugar de los hechos y la inspección técnica ocular ratifican el hecho de que el vehículo conducido por el procesado TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN se descarriló, lo que ocasionó el accidente de tránsito que tuvo como resultado la muerte de CARLOS ORLANDO GONZABAY TOMALA. Los testigos Vera Tigrero Carlos Enrique y Laínez González Gabriel Adrián indicaron que en el accidente participó otro vehículo aparte del tanquero, más sin embargo dentro de ninguno de los informes sustentados por el perito CTE Marcos Troncoso, ni en el Parte del accidente de tránsito realizado por el Agente Edgar Magno

Tello Merchán, constan indicios de que dichas afirmaciones sean ciertas, por lo que tales testimonios resultan contradictorios al contenido de los informes de tránsito, considerándose inverosímil la declaración de estos testigos. Por su parte los testimonios Medina Tomalá David Orlando, Sellán Moncayo Kael André y López Carrillo Mercy Aracelly, testigos presenciales del accidente de tránsito, corroboran que el tanquero perdió pista por lo que impactó la humanidad de CARLOS ORLANDO GONZABAY TOMALA, lo que provocó su deceso. Al encontrarnos en una sociedad de riesgos, la TEORIA DE LA IMPUTACION OBJETIVA, surge como el mecanismo para valorar si una conducta se adecua a un tipo penal, siéndole atribuible a la persona el resultado de su actuar, en virtud de haber elevado el riesgo permitido, convirtiéndolo en un riesgo prohibido o jurídicamente desaprobado. En el presente proceso se evidencia que el procesado TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN, como conductor de un vehículo automotor, transgredió el ordenamiento jurídico al CONDUCIR DE FORMA IMPRUDENTE Y TEMERARIA, INOBSERVANDO LAS OBLIGACIONES LEGALES ESTABLECIDAS EN EL REGLAMENTO DE TRANSITO, TRANSPORTE TERRESTRE Y SEGURIDAD VIAL, INFRINGIENDO SU DEBER OBJETIVO DE CUIDADO, quien siéndole PREVISIBLE una conducción prudente, por una desatención en la vía se descarrila el tanquero que conducía, y como consecuencia de tal acto terminó saliéndose de la zona de circulación e ingresando a una zona peatonal, impactando a la víctima (fallecido) CARLOS ORLANDO GONZABAY TOMALA, afectando la INVIOABILIDAD DE LA VIDA DE MODO CULPOSO, por lo que EL RESULTADO FINAL (MUERTE) LE ES IMPUTABLE OBJETIVAMENTE AL PROCESADO TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN. Con la práctica de dichas pruebas realizadas en legal y debida forma, se comprueba la MATERIALIDAD DE LA INFRACCIÓN, toda vez que este juzgador, luego del análisis de las mismas en su conjunto, concluye que el procesado TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN ocasionó el accidente de tránsito materia del juicio. Con todos los recaudos procesales valorados en la presente sentencia se logra concluir la existencia de la materialidad de la infracción descrita en el Art. 377 INCISO PRIMERO, esto es, “Art. 377. Muerte culposa.- 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; cuyo NEXO DE CAUSALIDAD se ha probado plenamente con los informes y/o sustentaciones periciales de FGE Dr. Humberto Barreto Gálvez y de la CTE Edgar Magno Tello Merchán y Marcos Troncoso Ferrín, así como los testimonios de Medina Tomalá David Orlando, Sellán Moncayo Kael André y López Carrillo Mercy Aracelly, Vera Tigrero Carlos Enrique y Laínez González Gabriel Adrián, lo que permite concluir al suscrito juzgador, que el procesado TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN es RESPONSABLE del cometimiento de la infracción descrita en el Art. 377 INCISO PRIMERO del COIP, habiendo por lo tanto la Fiscalía probado su teoría del caso, llevando a este juzgador al convencimiento de la CULPABILIDAD de la persona procesada más allá de toda duda razonable.- 7.2 ATENUANTES O AGRAVANTES: Dentro de la presente causa no se ha justificado ni atenuantes ni agravantes, pues si bien es cierto el día del accidente no fue detenido el hoy procesado, pero tampoco se ha demostrado por parte de Fiscalía que este ciudadano haya huido del lugar, más por el contrario compareció a la investigación por medio de Abogado.- OCTAVO: RESOLUCION: Analizada la prueba practicada en esta diligencia con independencia, imparcialidad y objetividad, garantizando lo dispuesto en el Art. 5 numeral 3 del COIP, este juzgador ha llegado a la INTIMA CONVICCION que el ciudadano TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN; adecuó su conducta al TIPO PENAL descrito en el Art. 377 INCISO

PRIMERO, esto es: “Art. 377. Muerte culposa. - 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 (...).”

3. NORMAS JURÍDICAS INVOCADAS POR LOS JUECES, EN RELACIÓN A LOS DERECHOS VIOLENTADOS

Lo que permite concluir al suscrito juzgador de la unidad penal del Cantón La Libertad, con la práctica de dichas pruebas realizadas en legal y debida forma, se comprueba la MATERIALIDAD DE LA INFRACCIÓN, toda vez que este juzgador, luego del análisis de las mismas en su conjunto, concluye que el procesado TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN ocasionó el accidente de tránsito materia del juicio. Con todos los recaudos procesales valorados en la presente sentencia se logra concluir la existencia de la materialidad de la infracción descrita en el Art. 377 INCISO PRIMERO, esto es, “Art. 377. Muerte culposa.- 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; cuyo NEXO DE CAUSALIDAD se ha probado plenamente con los informes y/o sustentaciones periciales de FGE Dr. Humberto Barreto Gálvez y de la CTE Edgar Magno Tello Merchán y Marcos Troncoso Ferrín, así como los testimonios de Medina Tomalá David Orlando, Sellán Moncayo Kael André y López Carrillo Mercy Aracelly, Vera Tigrero Carlos Enrique y Laínez González Gabriel Adrián, lo que permite concluir al suscrito juzgador, que el procesado TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN es RESPONSABLE del cometimiento de la infracción descrita en el Art. 377 INCISO PRIMERO del COIP, habiendo por lo tanto la Fiscalía probado su teoría del caso, llevando a este juzgador al convencimiento de la CULPABILIDAD de la persona procesada más allá de toda duda razonable. -

4. RESOLUCIÓN

RESOLUCION: Analizada la prueba practicada en esta diligencia con independencia, imparcialidad y objetividad, garantizando lo dispuesto en el Art. 5 numeral 3 del COIP, este juzgador ha llegado a la INTIMA CONVICCION que el ciudadano TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN; adecuó su conducta al TIPO PENAL descrito en el Art. 377 INCISO PRIMERO, esto es: “Art. 377. Muerte culposa. - 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 (...).”; en tal virtud, ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA, DECLARO la CULPABILIDAD del ciudadano TIGRERO ROCAFUERTE EDWIN IVAN, portador de la cédula de ciudadanía No. 0924923998, por haber adecuado su conducta al injusto penal tipificado y sancionado en el Art. 377 INCISO PRIMERO del Código Orgánico Integral Penal; en el grado de AUTOR DIRECTO de conformidad con lo que establece el Art. 42 numeral 1 literal a) del COIP; por lo que se le impone como SANCION la PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD DE DOS (2) AÑOS, la SUSPENSIÓN DE SU LICENCIA DE CONDUCIR No. 0924923998 POR EL TIEMPO DE SEIS MESES CONTADOS A PARTIR DEL CUMPLIMIENTO DE LA PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD.

2.35. Causa No. 24281-2019-01514

DATOS DE LA SENTENCIA INVESTIGADA:	
ORGANO DE JUSTICIA:	Unidad Judicial Penal del Cantón La Libertad.
FECHA Y NRO DE SENTENCIA O RESOLUCION	18 de septiembre del 2019, las 12h54 Causa No. 24281-2019-01514
DESCRIPCIÓN	SENTENCIA DICTADA POR JUEZ DE LA UNIDAD PENAL CON SEDE EN EL CANTON LA LIBERTAD, PROVINCIA DE SANTA ELENA.
1. ANTECEDENTES DEL CASO	
<p>Según el Parte Policial de Accidente de Tránsito No. 24-00173496, de fecha 21 de agosto de 2019, a las 06h30, suscrito por el agente de la Comisión de Tránsito del Ecuador, Ángel Eduardo Muñoz Domínguez, en donde se narran las siguientes circunstancias: “En que la furgoneta de placas PKQ0722, de marca Kia, Modelo Pregio 17, color amarillo de servicio público perteneciente a la Cooperativa Trespelicsa SA, de Disco No. 02-12, conducido por el Sr. Miranda Yumbo Juan Remigio, con licencia No. 0905004925 de categoría profesional tipo C de la ANT, el mismo que circulaba por la calle Simón Bolívar en sentido norte-sur por su único carril de circulación y al llegar a la intersección formada por la calle sin nombre, impactaron sus partes anterior tercio medio con la parte anterior de la motocicleta de placas IN326T, marca Tundra, modelo TG150, color negro de servicio particular, conducido por el Sr. Borbor Figueroa Jorge Luis con licencia No. 09283551626 de categoría no profesional tipo A de la ANT, quien circulaba por la misma vía en sentido sur-norte por su único carril de circulación. Producto del accidente dio como resultado el deceso del Sr. Borbor Figueroa Jorge Luis con cédula No. 09283551626 de 29 años de edad, quien se transportaba como conductor de la motocicleta de placas IN326T, el cual fue asistido por el personal del Ministerio de Salud indicando que le señor antes mencionado ya no presentaba signos vitales siendo trasladado la Unidad No. 454 de la OIAT hasta el anfiteatro de Santa Elena”. En la referida audiencia al tenor de lo previsto en los artículos 529 y 640 del Código Orgánico Integral Penal, este operador de justicia considerando que se trataba de un delito flagrante cuya pena privativa de libertad no supera los cinco años y no tratándose de aquellos delitos en los que se prohíba la aplicación del procedimiento directo, convocó a las partes procesales a AUDIENCIA DE JUICIO DIRECTO, motivo por el cual se instaló la audiencia de juzgamiento con la finalidad de resolver la situación jurídica del ciudadano antes indicado.</p>	

2. ARGUMENTOS DEL ORGANO DE JUSTICIA

El artículo 377, del Código Orgánico Integral Penal, establece lo que sigue: “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 sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad. Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como: 1. Exceso de velocidad. 2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo. 3. Llantas lisas y desgastadas. 4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor. 5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito. En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora. La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.” El artículo 42, numeral 1, literal a), del Código Orgánico Integral Penal, estatuye lo que sigue: “Responderán como autoras las personas que incurran en alguna de las siguientes modalidades: 1. Autoría directa: a) Quienes cometan la infracción de una manera directa e inmediata. (...)”; por su parte el artículo 27, del cuerpo legal citado, nos establece lo siguiente: “Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código”. Por su parte, el artículo 181 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrolla lo siguiente: “Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños a los bienes. Queda prohibido conducir de modo negligente o temerario. Los conductores deberán estar en todo momento en condiciones de controlar el vehículo que conducen y adoptar las precauciones necesarias para su seguridad y de los demás usuarios de las vías, especialmente cuando se trate de mujeres embarazadas, niños, adultos mayores de 65 años de edad, invidentes u otras personas con discapacidades.”; lo que es concordante con el artículo 183, del cuerpo legal invocado, el mismo que desarrolla lo que sigue: “Los usuarios de las vías están obligados a obedecer las normativas, reglamentaciones viales, indicaciones del agente de tránsito y señales de tránsito que establezcan una obligación o prohibición, salvo circunstancias especiales que lo justifiquen.”. Por su parte el artículo 270, del reglamento en referencia, establece: “En todo momento los conductores son responsables de su seguridad, de la seguridad de los pasajeros y la del resto de usuarios viales.”; lo que se encuentra en concordancia con el artículo 271, del cuerpo reglamentario citado, que establece: “Los conductores guiarán sus vehículos con la mayor precaución y prudencia posible, respetando las órdenes y señales manuales del agente de tránsito y en general toda señalización colocada en la vía pública.”; y finalmente, el artículo 319, del reglamento antes citado, desarrolla lo que sigue: “La señalización de tránsito es un complemento para todo usuario de las vías, debido a que notifican a los conductores y demás usuarios de la prohibición,

restricción, obligación y autorización que se señala en ella. Algunas de estas señales pueden contener leyendas que limitan su vigencia a horarios, tipos de vehículos, y otros.”. Finalmente, el artículo 200 del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrolla lo que sigue: “Para efectos del presente Reglamento, se define como derecho de vía o preferencia de paso, la preferencia que tiene un vehículo respecto de otros vehículos y peatones, así como la de éstos sobre los vehículos.”; lo que es concordante con lo normado en el artículo 210, del invocado reglamento, el mismo que desarrolla lo que sigue: “Los conductores que realizan virajes pierden automáticamente la preferencia de paso y podrán efectuar la maniobra después de que los vehículos que circulan reglamentariamente hubieren pasado.”

NORMAS JURÍDICAS INVOCADAS POR LOS JUECES, EN RELACIÓN A LOS DERECHOS VIOLENTADOS

Por lo anteriormente expuesto, este juzgador considera que con las pruebas aportadas antes referidas de manera pormenorizada en esta resolución y que se han practicado, cumpliéndose con los principios de oportunidad, inmediación, contradicción, libertad probatoria, pertinencia, exclusión, igualdad de oportunidades para la prueba, más allá de toda duda razonable, he llegado al convencimiento de los hechos y circunstancias materia de la infracción y de la responsabilidad penal del procesado, cumpliéndose para esto con lo previsto en el Artículo 169 de la Constitución de la República, que señala: “El sistema procesal es un medio para la realización de la justicia. Las normas procesales consagrarán los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, inmediación, celeridad y economía procesal, y harán efectivas las garantías del debido proceso. No se sacrificará la justicia por la sola omisión de formalidades”, y con lo señalado en el artículo 11 de la Constitución de la República del que se extrae lo siguiente: “El ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios: (...) 3.- Los derechos y garantías establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales de derechos humanos serán de directa e inmediata aplicación por y ante cualquier servidora o servidor público, administrativo o judicial, de oficio a petición de parte. Para el ejercicio de los derechos y las garantías constitucionales no se exigirán condiciones o requisitos que no estén establecidos en la Constitución o la ley. Los derechos serán plenamente justiciables. No podrá alegarse falta de norma jurídica para justificar su violación o desconocimiento, para desechar la acción por esos hechos ni para negar su reconocimiento. 4. Ninguna norma jurídica podrá restringir el contenido de los derechos ni de las garantías constitucionales. 5. En materia de derechos y garantías constitucionales, las servidoras y servidores públicos, administrativos o judiciales, deberán aplicar la norma y la interpretación que más favorezcan su efectiva vigencia; (...) 9.- El más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución”.- Por su parte, la Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 76, numeral 6 establece: “La ley establecerá la debida PROPORCIONALIDAD entre las infracciones y las sanciones penales administrativas o de otra naturaleza”. Esta disposición constitucional que consagra la vigencia del principio de proporcionalidad entre las infracciones y las penas, debe ser observada por este operador de justicia, mucho más si tiene el rango de principio constitucional. Por lo antes expuesto, queda comprobada la materialidad de la infracción, así como, la responsabilidad penal del procesado MIRANDA YUMBO JUAN REMIGIO, configurándose de esta manera el nexo causal entre la conducta del procesado y el delito investigado por la fiscalía dentro de la presente causa, de conformidad con lo que establece el artículo 455 del Código Orgánico Integral Penal.

Por lo que el suscrito juez ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR LA AUTORIDAD QUE ME CONFIERE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA dicto SENTENCIA DECLARATORIA DE CULPABILIDAD en contra del ciudadano MIRANDA YUMBO JUAN REMIGIO, portador de la cédula de ciudadanía No. 0905004925, de nacionalidad ecuatoriana, domiciliado en la provincia de Santa Elena, por haber adecuado su conducta a la infracción penal tipificada y reprimida en el artículo 377, inciso primero, del Código Orgánico Integral Penal, en calidad de autor directo, de conformidad con el artículo 42, numeral 1, literal a), del antes citado cuerpo legal, a quien se le impone la pena privativa de la libertad de 1 AÑO; pena que la cumplirá en el Centro de Detención de Personas en Conflicto con la Ley, de la ciudad de Guayaquil. Así también, de conformidad con el artículo 70, numeral 6, del Código Orgánico Integral Penal, se le impone la multa de CUATRO salarios básico unificado del trabajador en general, tomando en consideración el salario vigente a la época del cometimiento del delito, para lo cual deberá pagar la multa impuesta en la Cta. Cte. N° 749699-0, con código N° 170499, del Banco Pacífico, a nombre Dirección Provincial del Consejo de la Judicatura de Santa Elena, caso contrario se procederá al procedimiento coactivo, de conformidad con los Arts. 21, 149 y 157 del Código Tributario.- Adicionalmente, se le impone la SUSPENSIÓN de su licencia de conducir No. 0905004925, por el plazo de 6 meses, el mismo que será computable una vez cumplida la pena privativa de libertad, para el efecto, ofíciase al Director de la Comisión de Tránsito del Ecuador, con asiento en la Provincia de Santa Elena.- De conformidad, con el artículo 61, del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se reconocen los tipos de transporte públicos, no constituyendo el mismo, el servicio que prestaba el ciudadano sentenciado, al momento de ocasionar el accidente de tránsito, se encontraba prestando un servicio de transporte comercial escolar, no siendo aplicable en el presente caso, el inciso tercero, del artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal.

3. RESOLUCIÓN

Por lo que el suscrito juez ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR LA AUTORIDAD QUE ME CONFIERE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA dicto SENTENCIA DECLARATORIA DE CULPABILIDAD en contra del ciudadano MIRANDA YUMBO JUAN REMIGIO, portador de la cédula de ciudadanía No. 0905004925, de nacionalidad ecuatoriana, domiciliado en la provincia de Santa Elena, por haber adecuado su conducta a la infracción penal tipificada y reprimida en el artículo 377, inciso primero, del Código Orgánico Integral Penal, en calidad de autor directo, de conformidad con el artículo 42, numeral 1, literal a), del antes citado cuerpo legal, a quien se le impone la pena privativa de la libertad de 1 AÑO; pena que la cumplirá en el Centro de Detención de Personas en Conflicto con la Ley, de la ciudad de Guayaquil. Así también, de conformidad con el artículo 70, numeral 6, del Código Orgánico Integral Penal, se le impone la multa de CUATRO salarios básico unificado del trabajador en general, tomando en consideración el salario vigente a la época del cometimiento del delito, para lo cual deberá pagar la multa impuesta en la Cta. Cte. N° 749699-0, con código N° 170499, del Banco Pacífico, a nombre Dirección Provincial del Consejo de la Judicatura de Santa Elena, caso contrario se procederá al procedimiento coactivo, de conformidad con los Arts. 21, 149 y 157 del Código Tributario. - Adicionalmente, se le impone la SUSPENSIÓN de su licencia de conducir No. 0905004925, por el plazo de 6 meses, el mismo que será computable una

vez cumplida la pena privativa de libertad, para el efecto, oficiase al Director de la Comisión de Tránsito del Ecuador, con asiento en la Provincia de Santa Elena. Reparación integral, a favor de la víctima, esta es, la ciudadana Geomayra Fernanda Reyes Rodríguez, la cantidad de USD 15.000,00 (quince mil dólares americanos), los mismos que deberán ser cancelados por el ciudadano sentenciado.

En el Recurso de Apelación que interpuso el procesado MIRANDA YUMBO JUAN REMIGIO y la víctima REYES RODRIGUEZ GEOMAYRA FERNANDA, contra la SENTENCIA dictada el miércoles 18 de septiembre del 2019, las 12h54, por el Ab. Vicente Antonio Guillen Chávez, Juez de la Unidad Penal con sede en el Cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena, ante el Tribunal de Apelación en Audiencia Oral Pública y Contradictoria para conocer y resolver el recurso que interpuso el procesado en donde se decidió NEGAR el mismo y CONFIRMAR dicho fallo.

En orden a lo expuesto, la Sala Multicompetente de la Corte Provincial de Justicia de Santa Elena, en una íntima convicción de los elementos de pruebas aportados la Sala Única de la Corte Provincial de Justicia de Santa Elena “ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA”, con criterio unánime NIEGA el recurso de apelación interpuesto por el procesado MIRANDA YUMBO JUAN REMIGIO y la víctima REYES RODRIGUEZ GEOMAYRA FERNANDA, consecuentemente se CONFIRMA la SENTENCIA dictada el miércoles 18 de septiembre del 2019, las 12h54, por el Ab. Vicente Antonio Guillen Chávez, Juez de la Unidad Penal con sede en el Cantón La Libertad, Provincia de Santa Elena. Sin costas ni honorarios que fijar en esta segunda instancia. El Tribunal, recuerda al Juez a quo su obligación de garantizar el pago de la totalidad de la reparación integral fijada en favor de la víctima dentro del menor tiempo posible. Con el objeto de dar cumplimiento con lo que determina el art. 82 de la Constitución de la República del Ecuador que expresamente establece la seguridad jurídica, y en concordancia con el art. 172 de la misma Constitución, que obliga aplicar el principio de la debida diligencia en los procesos de administración de justicia, sin dilaciones, se dispone que la Secretaria Relatora de la Sala, una vez ejecutoriada esta resolución, devuelva el expediente al juzgado de origen, para los fines legales pertinentes. CUMPLASE Y NOTIFIQUESE.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

3.1. Metodología

La descripción de la metodología se ha desarrollado en base al diseño metodológico para llevar a cabo el cumplimiento del objetivo general.

En cuanto a la metodología, es la herramienta en la presente investigación, que por su estructura y contenidos abordan los elementos básicos que guían el proyecto de manera metodológica y pedagógica.

El diseño metodológico es cualitativo, debido al tema de connotación social seleccionando el nivel de investigación descriptivo- exploratorio, donde se detalló el marco contextual en relación a los accidentes de tránsito por muerte culposa.

3.2. Tipo de investigación

La investigación se ha desarrollado a través de la investigación de campo y bibliográfica, desarrollando una propuesta viable y eficaz a los objetivos diseñados.

En cuanto a la investigación bibliográfica, se realizó los análisis en materia de tránsito por muerte culposa determinado en el artículo 377 inciso primero de la normativa penal vigente.

La investigación se aplicó a la población de los abogados inscritos en el Colegio de Abogados de Santa Elena; dando un total de 300 profesionales inscritos.

La investigación fue realizada bajo el diseño del método cualitativo, por su carácter netamente social, por lo que se lo reviso para entender la propuesta de reforma al pago de la reparación integral.

Para el autor (Rojas de Escalona, 2010), la investigación cualitativa es fundamentalmente interpretativa; su foco de interés está en la descripción, análisis e interpretación que conducen a la comprensión de la realidad en estudio.” Su uso permite una concepción más amplia y menos restrictiva que la visión tradicional de la investigación como lo son los modelos cuantitativos.

Según el autor (Esteban, 2003), señala que el diseño de una investigación cualitativa exige que el investigador se posicione y adopte una serie de decisiones no solo durante la elaboración del proyecto de investigación y al inicio del proceso investigador, sino también durante y al finalizar el estudio. Para (Maxwell, 2003) “denomina a ese tipo de diseño modelo interactivo, debido a la constante interrelación entre las fases del proceso y entre los componentes del diseño.”

Se ejecutó la investigación descriptiva, por cuanto se ha realizado la pertinente descripción de los hechos observados, bajo la metodología cualitativa, en tal medida, se armó el marco contextual con temas acordes a la investigación y con casos prácticos con respecto a los delitos de tránsito por muerte culposa determinado en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal.

3.3. Metodología empleada

Metodología La metodología investigativa podría ser cualitativa, cuantitativa o mixta, sin embargo, en este trabajo estaremos aplicando la investigación de tipo cualitativa.

Métodos Científicos Los métodos que se emplean en esta investigación son:

Inductivo - Deductivo. - Analítico - Sintético. - Histórico - Lógico. - Hermenéutico.

3.4. Técnicas

3.5. Observación

La observación como técnica de investigación nos permitió percatarnos de la incidencia que existe en las sanciones respectivas sobre el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito determinado en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal.

3.6. Encuesta

La población de abogados está conformada 300 abogados inscritos al Colegio de Abogados de Santa Elena, la muestra se desarrolló a través de la aplicación de la

siguiente fórmula:

$$M = \frac{N - 1}{(E^2)(N - 1) + 1} = \frac{300 - 1}{(0.1)^2 (300 - 1) + 1}$$
$$M = \frac{299}{3.99} = 64.91 = 65$$

El resultado de la muestra para la encuesta es de 65.

Encuestas

Pregunta No. 1

¿Conoce usted que es un delito de tránsito por muerte culposa?

TABLA No.- 1

ALTERNATIVA	F(A)	F®
SI	65	100%
NO	0	0%
TOTAL	65	100%

GRÁFICO No.- 3



AUTOR: AB. CASTILLO ARMIJOS DEYBY PATRICIO

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. -

Del 100 % de encuestados que equivale a 65 profesionales del derecho manifestaron que SI, el delito por muerte culposa es infringir el deber objetivo del cuidado al conducir donde se genera un accidente de tránsito en el que muere una o más personas.

Pregunta No. 2

¿Conoce usted cuales son las sanciones de tránsito en el delito por muerte culposa establecidas en el Código Orgánico Integral Penal?

TABLA No.- 2

ALTERNATIVA	F(A)	F®
SI	65	100%
NO	0	0%
TOTAL	65	100%

GRÁFICO No.- 4



AUTOR: AB. CASTILLO ARMIJOS DEYBY PATRICIO

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. -

La totalidad de encuestados que equivale al 100 % (65) profesionales del derecho respondieron que SI, indicando que el COIP establece en el artículo 377 inciso primero delito de muerte culposa, por infringir el deber objetivo del cuidado al conducir; lo que, genera un accidente de tránsito en el que mueren una o más personas, la pena será de uno a tres años y la suspensión de la licencia.

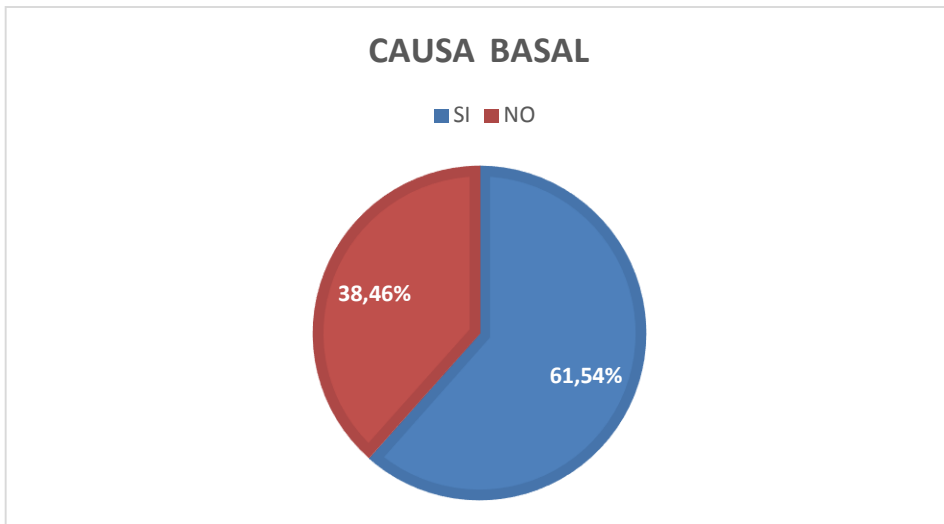
Pregunta No. 3

¿Conoce usted que es la causa basal en los informes técnicos y periciales realizados en los accidentes de tránsito?

TABLA No.- 3

ALTERNATIVA	F(A)	F®
SI	40	61,54%
NO	25	38,46%
TOTAL	65	100%

GRÁFICO No.- 5



AUTOR: AB. CASTILLO ARMIJOS DEYBY PATRICIO

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. -

La mayoría de encuestados que corresponden a 40 profesionales del derecho manifestaron que, Si conocen que es la causa basal siendo esta la circunstancia teniendo como resultado el accidente de tránsito, la minoría que equivale a 25 profesionales del derecho indicaron desconocer sobre este tema por cuanto llevan otra materia en sus labores jurídicas.

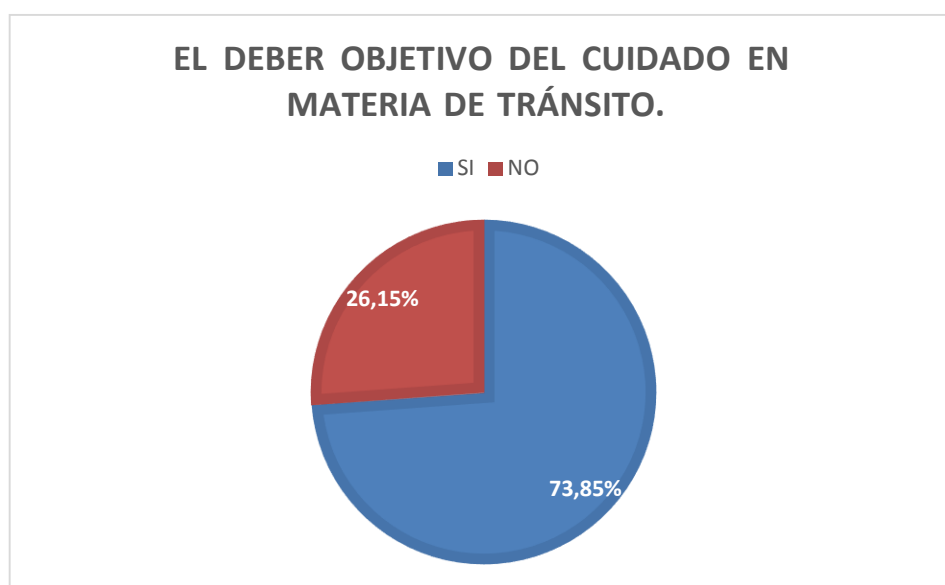
Pregunta No. 4

¿Conoce usted en que consiste el deber objetivo del cuidado en materia de tránsito?

TABLA No.- 4

ALTERNATIVA	F(A)	F®
SI	48	73,85%
NO	17	26,15%
TOTAL	65	100%

GRÁFICO No.- 6



AUTOR: AB. CASTILLO ARMIJOS DEYBY PATRICIO

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. -

La mayoría de encuestados que corresponden a 48 profesionales del derecho quienes indicaron sobre este tema que el deber objetivo del cuidado es el deber de diligencia ante una situación de riesgo o peligrosa, la minoría que equivale a 17 profesionales del derecho indicaron desconocer sobre el deber objetivo del cuidado.

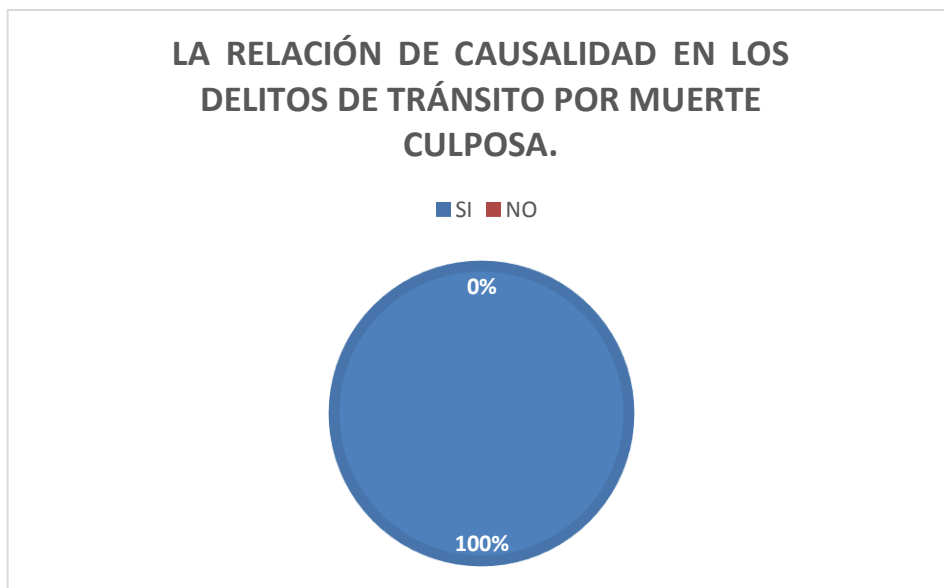
Pregunta No. 5

¿Considera usted que se debe analizar la relación de causalidad en los delitos de tránsito por muerte culposa?

TABLA No.- 5

ALTERNATIVA	F(A)	F®
SI	65	100%
NO	0	0%
TOTAL	65	100%

GRÁFICO No.- 7



AUTOR: AB. CASTILLO ARMIJOS DEYBY PATRICIO

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. -

La totalidad de encuestados que corresponden a 65 profesionales del derecho manifestaron que se debe analizar la relación de causalidad en los delitos de tránsito por muerte culposa.

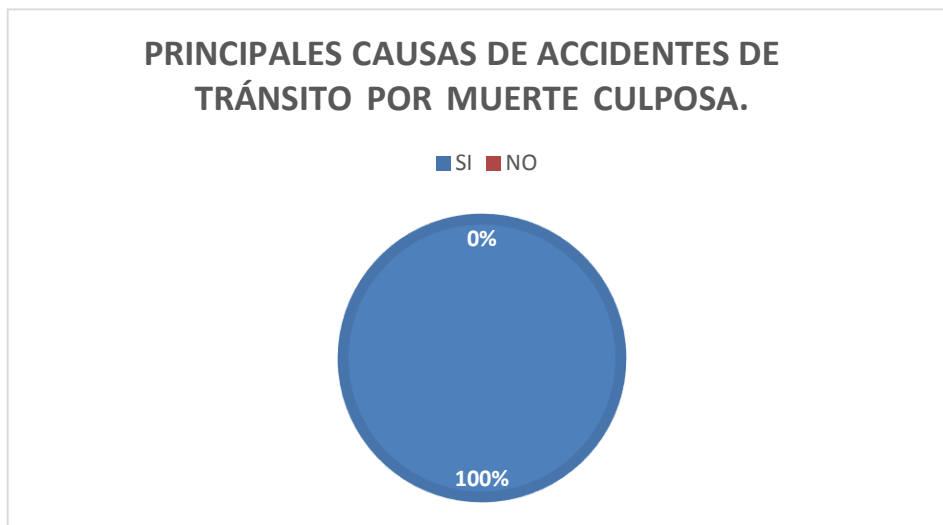
Pregunta No. 6

¿Considera usted que la negligencia, imprudencia e impericia por parte de los peatones o conductores son las principales causas de accidentes de tránsito por muerte culposa?

TABLA No.- 6

ALTERNATIVA	F(A)	F®
SI	65	100%
NO	0	0%
TOTAL	65	100%

GRÁFICO No.- 8



AUTOR: AB. CASTILLO ARMIJOS DEYBY PATRICIO

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. -

La totalidad de encuestados que corresponden a 65 profesionales del derecho manifestaron que la negligencia, imprudencia e impericia por parte de los peatones o conductores son las principales causas de accidentes de tránsito por muerte culposa.

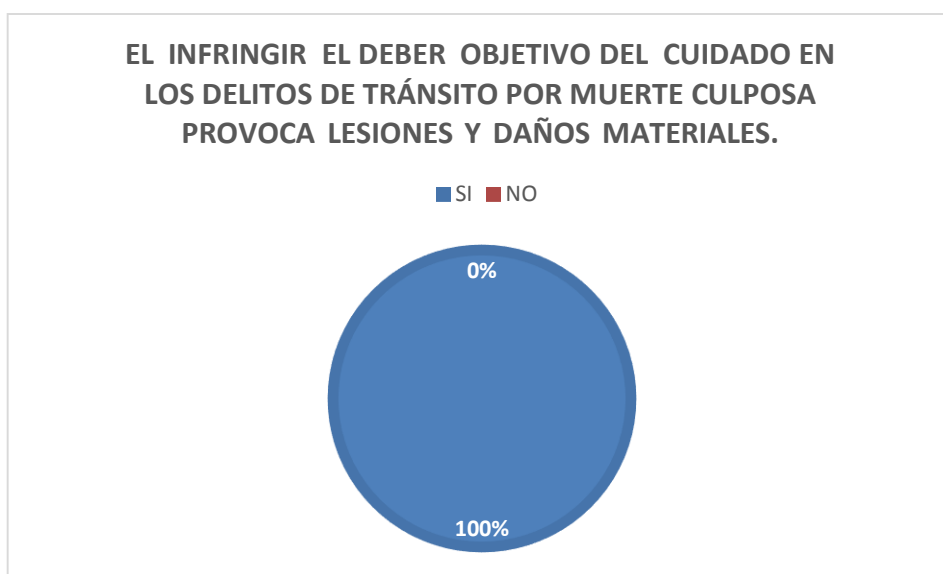
Pregunta No. 7

¿Considera usted que el infringir el deber objetivo del cuidado en los delitos de tránsito por muerte culposa provoca lesiones y daños materiales?

TABLA No.- 7

ALTERNATIVA	F(A)	F®
SI	65	100%
NO	0	0%
TOTAL	65	100%

GRÁFICO No.- 9



AUTOR: AB. CASTILLO ARMIJOS DEYBY PATRICIO

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. -

La totalidad de encuestados que corresponden a 65 profesionales del derecho manifestaron que el infringir el deber objetivo del cuidado en los delitos de tránsito por muerte culposa provoca lesiones y daños materiales.

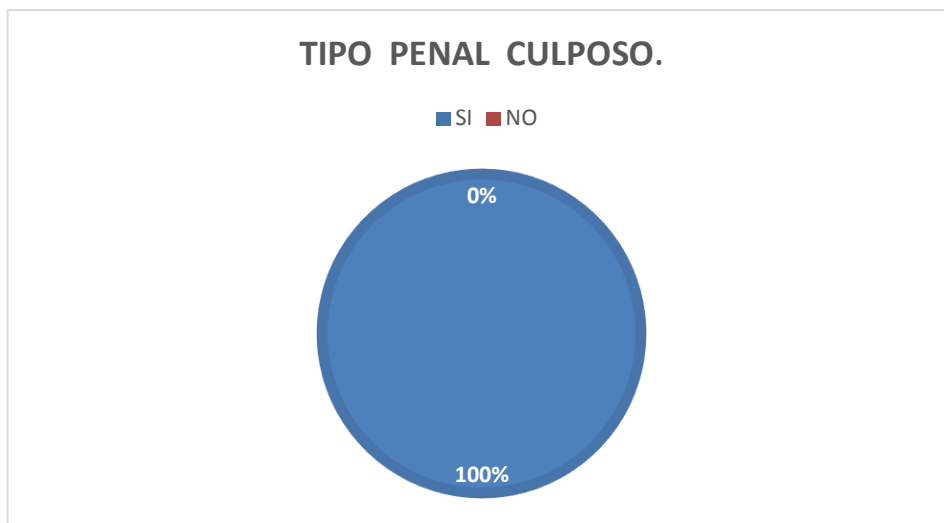
Pregunta No. 8

¿Considera usted que la conducción imprudente o negligente ante un resultado previsible e evitable corresponde a un tipo penal culposo?

TABLA No.- 8

ALTERNATIVA	F(A)	F®
SI	65	100%
NO	0	0%
TOTAL	65	100%

GRÁFICO No.- 10



AUTOR: AB. CASTILLO ARMIJOS DEYBY PATRICIO

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. -

La totalidad de encuestados que corresponden a 65 profesionales del derecho manifestaron que la conducción imprudente o negligente ante un resultado previsible e evitable corresponde a un tipo penal culposo.

Pregunta No. 9

¿Considera usted, que el artículo 377 inciso primero del COIP en los delitos de tránsito por muerte culposa debe puntualizar las sanciones de multa pecuniaria, reparación de los daños materiales y la reparación integral a la víctima para garantizar el principio de seguridad jurídica?

TABLA No.- 9

ALTERNATIVA	F(A)	F®
SI	65	100%
NO	0	0%
TOTAL	65	100%

GRÁFICO No.- 11



AUTOR: AB. CASTILLO ARMIJOS DEYBY PATRICIO

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. -

La totalidad de encuestados manifiesta que se debe puntualizar las sanciones de multa pecuniaria, resarcimiento de los daños materiales y la reparación integral a la víctima para garantizar el principio de seguridad jurídica.

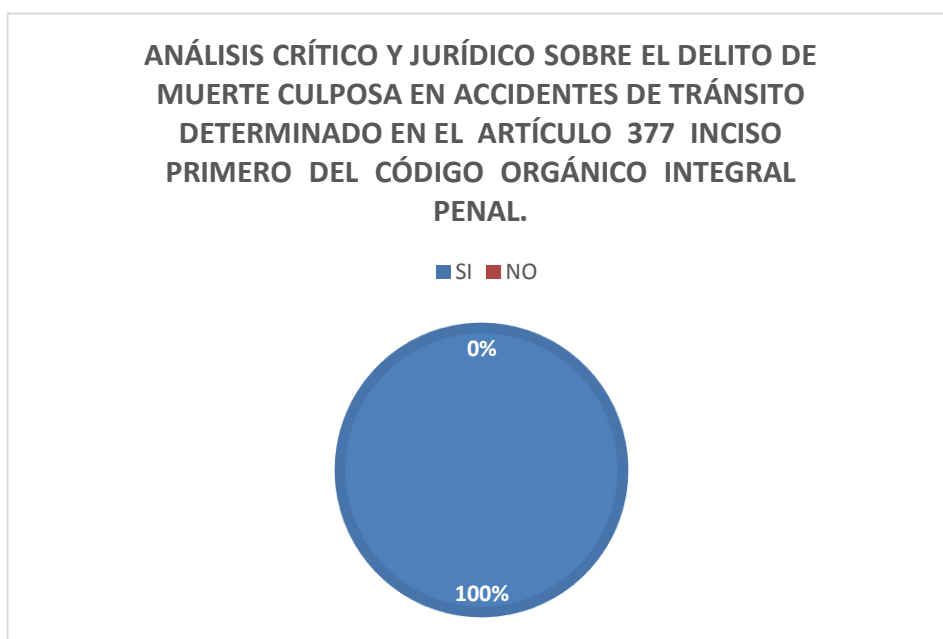
Pregunta No. 10

¿Considera usted que se debe desarrollar un análisis crítico y jurídico sobre el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito determinado en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal, para que la parte involucrada responsable reciba las sanciones respectivas, en base a la existencia de la relación de causalidad?

TABLA No.- 10

ALTERNATIVA	F(A)	F®
SI	65	100%
NO	0	0%
TOTAL	65	100%

GRÁFICO No.- 12



AUTOR: AB. CASTILLO ARMIJOS DEYBY PATRICIO

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN. -

La totalidad de encuestados que corresponden a 65 profesionales del derecho manifestaron estar de acuerdo con el desarrollo de un análisis crítico y jurídico sobre el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito determinado en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal, será de gran ayuda para poder examinar en base a la relación de causalidad las sanciones para la parte involucrada responsable.

CAPÍTULO IV

PROPUESTA

4.1. Tema

El delito de tránsito por muerte culposa, el deber objetivo del cuidado, la suspensión de la licencia de conducir y el principio de causalidad.

4.2. Objetivo general

Desarrollar un análisis crítico y jurídico sobre el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito determinado en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal, para que la parte involucrada responsable reciba las sanciones respectivas, en base a la existencia de la relación de causalidad.

4.3. Justificación

La presente investigación se ve justificada por cuanto pese a que la normativa determinada en el Código Orgánico Integral Penal asume su aplicación en las sanciones establecidas en el procedimiento judicial sobre el debido proceso y el derecho a la defensa, en ciertos casos de igualdad fáctica no se aplican los mismos criterios y las mismas decisiones, lo que está avalado doctrinal y jurídicamente por el principio de Causalidad. Por lo tanto, desde el estudio de casos prácticos se pretende reconocer, entender y explicar en qué consiste este principio y de qué manera contribuye a garantizar la identidad fáctica del proceso inculpativo.

En base a las encuestas realizadas, con respecto al delito de muerte culposa en accidentes de tránsito determinado en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal, establece dos sanciones, la mayoría de profesionales coinciden que existen otras sanciones; tales como, multa, resarcimiento de daños materiales y reparación integral. La totalidad de los profesionales entrevistados coinciden en desarrollar un análisis crítico y jurídico sobre el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito determinado en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal, para que la parte involucrada responsable reciba las sanciones respectivas, en base a la existencia de la relación de causalidad.

4.4. Desarrollo de la propuesta:

El presente estudio estuvo dirigido a examinar como el Estado involucra al responsable de la infracción para que la víctima obtenga una respuesta por parte del Estado por el hecho ocasionado, la respuesta del Estado es el resarcimiento de los daños ocasionados a través de una reparación integral a los deudos de la víctima; esto, no es suficiente para reparar el bien jurídico protegido.

En consecuencia, el problema de esta investigación analizó el delito de tránsito por muerte culposa determinado en el inciso primero del artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal, por infringir el deber objetivo del cuidado, donde se establecen dos sanciones, la pena privativa de 1 a 3 años y la suspensión de la licencia por 6 meses; aplicándose también otras multas, la multa pecuniaria, el resarcimiento de daños materiales, la reparación integral a la víctima y como medida de satisfacción la presentación de las disculpas públicas dirigidas a la familia de la víctima; estas sanciones no se emplean con suficiente conocimiento de causa en algunos casos, en otros es hasta desconocido e inaplicado. Por lo tanto, el objetivo propuesto es explicar la aplicación de todas las sanciones empleadas en base a la relación de causalidad (Nexo Causal).

En tal contexto, la relación de causalidad determina con las pericias quien infringe el deber objetivo del cuidado (el peatón o el conductor); por cuanto, muchas ocasiones el conductor es considerado el infractor cuando la víctima es quien ocasiona estos hechos por su imprudencia; de aquí, las sanciones como causa de la acción penal y por ende el delito. Es aquí, que el pensamiento de que la infracción de un deber objetivo de cuidado es parte integrante de los elementos constitutivos de delito culposo en la normativa penal.

La nueva concepción indica que la culpa no depende solamente del criterio de que la acción haya determinado la aparición del resultado típico (a) previsible y evitable para el sujeto (b), sino de una característica adicional, consistente en la infracción de un deber general de cuidado, impuesto por el ordenamiento jurídico en la relación de acciones peligrosas para determinados bienes jurídicos protegidos (c). Mientras que los elementos aludidos sub (a) y sub (b) han sido reclamados ordinariamente por la doctrina tradicional, este criterio no solo supone una comprensión teórica especial de los delitos de imprudencia. Predetermina, además alguna consecuencia práctica significativa, que por

incidir en un campo donde se debaten problemas de acusado relieve jurídico y política criminal lo hacen más digno de atención. Para el autor Maurach; dice que, para la literatura penal tradicional, la presencia del elemento objetivo del delito culposo, consistente en la producción del resultado típico, y del elemento subjetivo, equivalente a su previsibilidad y evitabilidad individual, agotan los presupuestos de punibilidad de esta clase de infracciones, la nueva concepción introduce en el delito de imprudencia una nota restrictiva de la responsabilidad (Maurach, 1962, pág. 259).

De acuerdo al análisis de las circunstancias en lo que se desarrolló el CASO PRÁCTICO No. 1 - Causa No. 24281-2021-00221, la CAUSA BASAL determina: “El participante (1) en posesión del móvil (1) pierde carril de circulación normal subiendo a la acera sur de la avenida Enríquez Gallo, hecho acontecido dentro de la zona de pérdida de carril “A”, y continua su trayectoria ante la presencia y proximidad del peatón (2) el mismo que se encontraba sobre la zona del cruce cebra (después de haber realizado el cruce de la calle a pie de manera diagonal en la intersección por un lugar no configurado para tal efecto); al que lo impacta con la parte frontal tercio medio del móvil (1) con la humanidad del peatón (2), originándose el accidente de tránsito.”

Esta conducta penal indica que se ha provocado una vulneración al bien jurídico protegido: seguridad vial, lo que a su vez desencadenó como consecuencia la vulneración del derecho a la vida e integridad física, sin embargo, de los hechos se desprende que el sentenciado no actuó con dolo o intención de causar daño, y que el resultado es la consecuencia de la inobservancia de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamento, acompañado de otras circunstancias del evento (infringir el deber objetivo de cuidado), mismas que no le excluyen de responsabilidad del resultado, pero permiten determinar que no existió la voluntad dolosa del conductor en la ejecución de la conducta.

En este sentido, surge como mecanismo, la Teoría de la Imputación Objetiva, para valorar si una conducta se adecua a un tipo penal, el ciudadano M. B. E. R., por haber adecuado su conducta al injusto penal tipificado y sancionado en el Art. 377 INCISO PRIMERO del Código Orgánico Integral Penal; en el grado de AUTOR DIRECTO de conformidad con lo que establece el Art. 42 numeral 1 literal a) del COIP; por lo que se le impone como SANCIONES:

- A) Pena privativa de libertad atenuada de ocho (8) meses de conformidad con lo establecido en el Art. 51 y 377 inciso primero del COIP,
- B) La suspensión de su licencia de conducir por cuatro meses (atenuante) una vez cumplida la pena privativa de libertad.
- C) Pena pecuniaria consistente en multa proporcional de tres SBU, de conformidad con lo establecido en el Art. 70 numeral sexto del COIP.
- D) Reparación Integral:
 - a) Se fija por concepto de indemnización de daños materiales, la obligación al sentenciado de cancelar a favor de la víctima, la cantidad económica de DIEZ MIL DOLARES AMERICANOS (\$10.000) de conformidad con lo establecido en el Art. 77 y 78 numeral tres del COIP;
 - b) Como Medida de Satisfacción, se ordena al sentenciado, la PRESENTACIÓN DE DISCULPAS PÚBLICAS dirigidas a la familia de la víctima TORRES RINCON LUIS EDUARDO (fallecido), pudiendo para el efecto convocarse a una audiencia oral ante el suscrito juzgador, o en su defecto, presentar un escrito dentro de este expediente judicial, debiendo estar con la firma y rúbrica del sentenciado.

De acuerdo al análisis de las circunstancias en lo que se desarrolló el CASO PRÁCTICO No. 2 - Causa No. 24281-2021-00626, la Fiscalía ha demostrado el nexo causal entre la infracción y el procesado conforme al artículo 455 del COIP respecto al delito de MUERTE CULPOSA acusando al ciudadano D. R. J. J. a quien le atribuye autoría directa conforme al artículo 42 numeral 1 literal a) del COIP; la Juez de la Unidad Judicial Penal de La Libertad con fundamento en los Arts. 619, 621 y 622 del Código Orgánico Integral Penal, luego de estas reflexiones fácticos jurídicas y una vez que se ha declarado concluidos los alegatos considera que la fiscalía con los elementos probatorios testimoniales, documentales y periciales introducidos en audiencia ha demostrado la existencia jurídica de la infracción, y la responsabilidad del procesado y en atención a lo que determina el artículo 453 del COIP. Se determina que la prueba ha cumplido con su finalidad de llevar al juzgador al convencimiento de los hechos materia de la infracción y la responsabilidad del acusado.

La Jueza declaró CULPABLE a D. R. J. J., de haber adecuado su acción a la conducta típica, antijurídica, culpable y punible, descrita y sancionada por el artículo 377 inciso 1 en el grado de AUTOR conforme al artículo 42 numeral 1 literal a) ibídem.

- a) En cuanto a la pena, por cuanto durante el proceso se ha determinado que entre la persona fallecida RIVERA MERO CRUZ MARIA y el sentenciado existe el vínculo de madre e hijo que los ubica dentro del primer grado de consanguinidad, conforme al artículo 372 [PENA NATURAL] del Código Orgánico Integral Penal, no se le impone pena alguna y
- b) Se revocan todas las medidas cautelares dictadas en su contra conforme al artículo 519 numeral 5 del COIP.

En cuanto al procesado ESTEVEZ PINO JOSE STALYN, el art. 609 del COIP., establece que “El juicio es la etapa principal del proceso. Se sustancia sobre la base de la acusación fiscal, la Fiscalía se ABSTIENE DE ACUSAR al procesado, manifestando que la materialidad de la infracción se encuentra probada no así la responsabilidad del procesado ESTEVEZ PINO JOSE STALYN, por lo que por falta de acusación fiscal; y en conformidad con lo dispuesto en el art. 619 numeral 5 del Código Orgánico Integral Penal, se revocan todas las medidas cautelares y de protección dictadas en su contra dentro de la presente causa.

De acuerdo al análisis de las circunstancias en lo que se desarrolló el CASO PRÁCTICO No. 3 - Causa No. 24281-2019-01303, la CAUSA BASAL establece: “El participante (1) en el móvil (1) desatendió a las condiciones de tránsito y entorno de la vía, por lo cual se originó el accidente de tránsito.”, refiriéndose a la participación del procesado T. R. E. I. como responsable del hecho materia de juzgamiento. Lo que es congruente con el Parte Policial de Accidente de Tránsito No. 24-00168300, suscrito por Cbos. Edgar Magno Tello Merchán, del cual no existió contradicción, al haberse incorporado al acervo probatorio por acuerdo de las partes, no siendo en ese caso necesario el testimonio del agente, al estar acreditado como cierto el contenido del mismo. El Reconocimiento del lugar de los hechos y la inspección técnica ocular ratifican el hecho de que el vehículo conducido por el procesado T. R. E. I. se descarriló, lo que ocasionó el accidente de tránsito que tuvo como resultado la muerte de C.O.G.T., los testigos indicaron que en el accidente participó otro vehículo aparte del tanquero, más sin

embargo dentro de ninguno de los informes sustentados por el perito de la CTE M. T., ni en el Parte del accidente de tránsito realizado por el agente E. M. T. M., constan indicios de que dichas afirmaciones sean ciertas, por lo que tales testimonios resultan contradictorios al contenido de los informes de tránsito, considerándose inverosímil la declaración de estos testigos. Por su parte los testimonios Medina Tomalá David Orlando, Sellán Moncayo Kael André y López Carrillo Mercy Aracelly, testigos presenciales del accidente de tránsito, corroboran que el tanquero perdió pista por lo que impactó la humanidad de C. O. G. T., lo que provocó su deceso.

El Nexos de Causalidad se ha probado plenamente con los informes y/o sustentaciones periciales, así como los testimonios, lo que permite concluir que el procesado T. R. E. I. es responsable del cometimiento de la infracción descrita en el art. 377 inciso primero del COIP; en el grado de AUTOR DIRECTO de conformidad con lo que establece el Art. 42 numeral 1 literal a) del COIP; por lo que se le impone como sanción:

- a) Pena privativa de libertad de dos (2) años,
- b) Suspensión de su licencia de conducir no. 0924923998 por el tiempo de seis meses contados a partir del cumplimiento de la pena privativa de libertad y
- c) Pena pecuniaria consistente en multa proporcional de tres salarios básicos unificados del trabajador en general de conformidad con lo establecido en el Art. 70 numeral sexto del COIP
- d) Reparación Integral: Por lo expuesto y conforme lo que establecen los Art. 77 y 78 numeral 3 del COIP, en virtud que dentro del proceso se demostró procesal y oportunamente los gastos que dejó de percibir por concepto de ingreso económico el ciudadano fallecido C.O.G.T., tal como se probó con el contrato laboral indefinido que tenía la víctima con la compañía GENETICA MARINA DEL ECUADOR S.A., por lo cual este juzgador considera justo establecer como Reparación Integral correspondiente conforme su sana crítica, toda vez que producto del delito sancionado, se ha visto afectada la familia del ciudadano fallecido, quienes también son víctimas conforme lo determinado en el Art. 441 numeral 3 del COIP, teniendo sus deudos derecho a un reconocimiento económico por gastos judiciales incurridos, servicios exequiales del difunto y remuneraciones no percibidas en el patrimonio familiar, fijando por concepto de indemnización por daños materiales, inmateriales

y proyecto de vida: a) La obligación de compensar económicamente a la víctima R. A. L. X. (cónyuge del occiso) la cantidad de sesenta (60) remuneraciones básicas del trabajador en general, esto es, el valor de veinticuatro mil (\$24.000) DÓLARES DE LOS ESTADO UNIDOS DE NORTEAMERICA.

De acuerdo al análisis de las circunstancias en lo que se desarrolló el CASO PRÁCTICO No. 4 - Causa No. 24281-2019-01514, el suscrito juez dictó SENTENCIA DECLARATORIA DE CULPABILIDAD en contra del ciudadano M. Y. J. R., por haber adecuado su conducta a la infracción penal tipificada y reprimida en el artículo 377, inciso primero, del Código Orgánico Integral Penal, en calidad de autor directo, de conformidad con el artículo 42, numeral 1, literal a), del antes citado cuerpo legal, a quien se le impone:

- A) Pena privativa de la libertad de 1 AÑO; pena que la cumplirá en el Centro de Detención de Personas en Conflicto con la Ley, de la ciudad de Guayaquil.
- B) Así también, de conformidad con el artículo 70, numeral 6, del Código Orgánico Integral Penal, se le impone la multa de CUATRO salarios básico unificado del trabajador en general, tomando en consideración el salario vigente a la época del cometimiento del delito, para lo cual deberá pagar la multa impuesta en la Cta. Cte. N° 749699-0, con código N° 170499, del Banco Pacífico, a nombre Dirección Provincial del Consejo de la Judicatura de Santa Elena, caso contrario se procederá al procedimiento coactivo, de conformidad con los Arts. 21, 149 y 157 del Código Tributario.
- C) SUSPENSIÓN de su licencia de conducir No. 0905004925, por el plazo de 6 meses, el mismo que será computable una vez cumplida la pena privativa de libertad, para el efecto, ofíciase al Director de la Comisión de Tránsito del Ecuador, con asiento en la Provincia de Santa Elena.
- D) Reparación integral, a favor de la víctima, esta es, la ciudadana Geomayra Fernanda Reyes Rodríguez, la cantidad de USD 15.000,00 (quince mil dólares americanos), los mismos que deberán ser cancelados por el ciudadano sentenciado.

En el Recurso de Apelación que interpuso el procesado contra la SENTENCIA, ante el Tribunal de Apelación en Audiencia Oral Pública y Contradictoria para conocer y resolver el recurso que interpuso el procesado en donde se decidió NEGAR el mismo y CONFIRMAR dicho fallo. El Tribunal, recuerda al Juez a quo su obligación de garantizar el pago de la totalidad de la reparación integral fijada en favor de la víctima dentro del

menor tiempo posible. Con el objeto de dar cumplimiento con lo que determina el art. 82 de la Constitución de la República del Ecuador que expresamente establece la seguridad jurídica, y en concordancia con el art. 172 de la misma Constitución, que obliga aplicar el principio de la debida diligencia en los procesos de administración de justicia, sin dilaciones, se dispone que la Secretaria Relatora de la Sala, una vez ejecutoriada esta resolución, devuelva el expediente al juzgado de origen, para los fines legales pertinentes.

En este sentido, el legislador sanciona la conducta precedente que deriva en resultados dañosos por infringir el deber objetivo del cuidado, Es por estos motivos que es necesario sancionar al infractor analizando la relación de causalidad, tomando en consideración la Teoría de la Imputación Objetiva, valorando su conducta, además la reparación integral es asumida por los jueces exclusivamente mediante el pago de una cantidad de dinero a favor de la víctima, aprobándose en sentencia bajo la denominación reparación integral, sin que se haga conocer o se detalle su composición y se estipulen otras medidas que conforman la reparación integral, el lucro cesante y daño emergente que deja de percibir la familia de la víctima, situación que no está alejada de la realidad para el resarcimiento de los daños a sus deudos.

El debido proceso y su correcta aplicación constituyen una base indispensable del derecho de defensa y una garantía fundamental en materia penal, si el delito es una acción típica, antijurídica y culpable y el debido proceso exige una imputación integral y completa que sea el primer eslabón garantizador de la subsiguiente sobre los hechos, no puede imputarse una acción sin los aspectos intelectivos que lo caracterizan como tal, una imputación sin culpabilidad no puede concluir en un procesamiento que sorpresivamente la incorpore y reproche. Para defenderse eficazmente, se debe tener conocimiento cierto y real de cuáles son los hechos que dan fundamento a la acusación fiscal y tener el tiempo suficiente y los medios adecuados, sólo así se garantizaría el ejercicio del derecho al debido proceso.

Conclusiones

En el Ecuador los operadores de justicia en los delitos de tránsito por muerte culposa utilizan como mecanismo la Teoría de la imputación para valorar si una conducta se adecua a un tipo penal, analizando el resultado del actuar del infractor y la víctima, en virtud de elevar el riesgo permitido, convirtiéndolo en un riesgo prohibido o jurídicamente desaprobado.

Los Jueces siempre tienen el convencimiento de la culpabilidad de la persona procesada más allá de toda duda razonable, en este sentido ellos ya establecen una conducta marcada del procesado, es relevante establecer el nexo causal entre la infracción y la responsabilidad de la persona procesada, pues a través de las diligencias y pericias se ha probado los hechos.

El mandato establecido en el artículo 78 de la Constitución de la República del Ecuador, ordena la adopción de mecanismos para una reparación integral que incluirá sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos, restitución e indemnización a los deudos de la víctima.

Una vez desarrollado el presente proyecto de investigación se puede notar que la gran problemática que se da es principalmente porque las sanciones aplicadas en los delitos de tránsito por muerte culposa inciso primero son: la pena, suspensión de la licencia, multa, resarcimiento de los daños ocasionados y reparación integral, situación que no ha reducido el número de muertes ocasionado por los accidentes de tránsito

La falta de capacitación en la ciudadanía respecto a Educación Vial sobre factores de riesgo en las vías, el desconocimiento por parte de conductores y peatones genera se den accidentes de tránsito, existe la necesidad de un análisis crítico y jurídico con respecto a las sanciones establecidas en el inciso primero del artículo 377 del COIP, para que se conozcan todas sanciones establecidas en el ordenamiento jurídico penal vigente.

Recomendaciones

El Estado ecuatoriano debe brindar protección a la víctima de forma pormenorizada en su restitución o reparación integral a los deudos de la víctima, situación que debe ser analizada en el sentido que es una situación meramente accidental que va más allá del riesgo permitido que no es previsible.

Los Asambleístas al momento de crear leyes, aprobarlas, promulgarlas deben establecer criterios de proporcionalidad para establecer las multas, el resarcimiento de los daños materiales y la reparación integral a los deudos de la víctima, en los delitos de tránsito inciso primero por muerte culposa, para garantizar el principio de seguridad jurídica.

Los operadores de justicia deben utilizar siempre la Teoría de la Imputación Objetiva y la relación de causalidad, para poder valorar la conducta del infractor.

La Universidad Península de Santa Elena debe tomar la iniciativa con respecto a talleres, capacitaciones o seminarios a través de su Facultad de Derecho a estudiantes de pregrado y postgrado (Cortéz-Clavijo, 2018), en tres sentidos: primero dar a conocer lo importante del nexo causal para determinar la culpabilidad del infractor, segundo demostrar todas las sanciones que existen en los delitos de tránsito por muerte culposa inciso primero y tercero capacitaciones a la ciudadanía en general en lo que respecta a Educación Vial sobre factores de riesgo en las vías.

Referencias bibliográficas

- Agencia Nacional de Tránsito del Ecuador. (2014). Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. *De los delitos de Tránsito*. Quito, Ecuador.
- Alarcón, A. (. (2009). *Convivir en el Tráfico. VI Foro Contra la Violencia Vial*.
- Aristizabal, J. (2018). *Las víctimas en delitos culposos por accidentes de tránsito*. Bogotá.
- Asamblea Nacional. (10 de Febrero de 2014). Código Orgánico Integral Penal. Quito: Registro Oficial.
- Balcarce, F. (2019). *Introducción a la parte especial del derecho penal*. Argentina.: Pag.56.
- Barahona, G. (2018). *La reflexión en torno a la causa basal es propia de los tribunales del crimen, y lo que buscan es definir cual fue la causa exacta del hecho criminal*. Pag. 104.
- Beristain, C. (2019). *Diálogos sobre la reparación. Qué reparar en los casos de violaciones de derechos humanos*. Quito.: V&M Gráficas.
- Bustos, J. (2020). *Lecciones de derecho penal*. Argentina.: Heliasta S.R.L. Pag. 84.
- Cabanellas, G. (2019). *Diccionario Jurídico Elemental*.
- Castellano Dominguez, F., Nieto Macias, C., & Calderón Lozano, A. (2014). *Guía de Intervención Judicial sobre violencia de género*. España: CEDRO.
- Castillo, D. (2021). *Aporte conceptual de conductor y peatón*. Santa Elena.
- Cerna, C. (2019). *El bien jurídico Vida en el derecho Penal*. Mexico: Pag. 52.
- Chiriboga, G. (2014). *Delitos de Tránsito*. Quito: Boletín Criminológico.
- Código Orgánico Integral Penal*. (2014). Quito.
- COIP. (2018). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito.
- COIP. (2021). *Delitos culposos de tránsito*. Quito: Ediciones legales.
- Constante Tipán , N. (2017). *Accidentes de Tránsito producidos por imprudencia y Negligencia de conductores y peatones*. Quito: Universidad Central del Ecuador.
- Corcoy, J. (2017). *La imprudencia. Autoría y participación*. Madrid.

- CRE. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Ediciones Legales.
- Dávila, G. G. (2015). *Aprendamos Educación Vial*. Guayaquil.
- Diario el Mercurio. (10 de Marzo de 2021). *Ecuador ha registrado 23 femicidios en lo que va de 2021*.
- ECUADOR, C. D. (2008). *Derecho a la vida*. Quito: Pag. 25.
- Escudero Solíz, J. (2017). *Reconocimiento constitucional del derecho a la reparación integral y su complicado desarrollo en Ecuador*. Quito.: Pag. 275.
- Esteban, S. (2003). *Investigación cualitativa en educación. Fundamentos y tradiciones*. Madrid: Mc Graw Hill.
- Fernández, R. (2016). *Manuales Definiciones, Licencias, Permisos de Conducir y Documentación del vehículo». Centro de formación. Autoescuela Almerimar. Categoría de los vehículos*. Córdoba.: Ediciones Matfer. p. 5.
- Flores Calle, J. C. (2018). *La muerte culposa y el principio de la racionalidad de la Pena*. Ambato: Universidad Regional Autónoma de los Andes "Uniandes".
- Gallegos, B. (2017). *Derecho Penal en Materia de Tránsito*. Quito: Librería Jurídica "La Justicia".
- García, A. (2018). *"Reparación a la víctima y mediación en la delincuencia económica"*. Madrid.: Bosch Editor. Pag. 127.
- Goyas Céspedes, L., Zambrano Noles, S., & Cabanes Espino, I. (2018). *Violencia contra la mujer y regulación Jurídica del Femicidio en Ecuador*. *DIKÉ*, 5,6,7,8.
- IDH, C. (2010). *Informe No. 49/97, Caso 11.520, Tomás Porfirio Rondín supra nota 86*, . Mexico.
- Ipiña, A. (2016). *"Proceso penal y víctimas: pasado, presente y futuro"*, en *Derecho, proceso penal y victimología*. Buenos Aires: Ediciones Jurídicas El Cuyo.
- Konrad, S. (2018.). *Proyecto alternativo sobre reparación penal*. Argentina.: Grancharoff. Pag. 62.
- Lerma Ordoñez, H. N. (2014). *La aplicación de las sanciones de las contravenciones de tránsito de primera clase vulneran los derechos del conductor*. Quevedo: Universidad Técnica Estatal de Quevedo.

- LOTTTSV. (s.f.). *La Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial*.
- Lucín Cagua, Z. (2014). *Análisis del maltrato contra la mujer y propuesta de una campaña de sensibilización y comunicación*. Guayaquil: Universidad Estatal de Guayaquil.
- Lucio Pincay, A. (2020). *Crímenes y Femicidio*. Quito: E-Book.
- Maurach. (1962). *Tratado de Maurach*. Barcelona.
- Maxwell. (2003). *Investigación cualitativa en educación. Fundamentos y tradiciones*. Madrid: Mc graw hill.
- Meini, I. (2018). *Lecciones de derecho penal*. Peru.: Fondo editorial de la Pontificia Universidad Católica. Pag. 47.
- Monroy, C. M. (2002). *La Constitución como fuente de derecho: Sistema de fuentes en el Anuario de Derecho Constitucional Latinoamericano*. Konrad Adenauer.
- Morán Sarmiento, R. (2014). *El daño*. Quito.: Edilex. Pag. 280.
- Mujeres en riesgo: Catalizadores de la violencia de género*. (2019). Colombia: Ediciones Uniersidad Cooperativa de Colombia.
- Novoa, M. (2018). *Fundamentos de los Delitos de Omisión*. Pag. 153-154.
- OMS. (2018). *Organización Mundial para la Salud. Siniestros viales*.
- Palacios, A. (2017). *Contribuciones de la victimología*. Madrid.: Pag. 23.
- Pérez, A. (2020). *Delitos Culposos de transito*. Quito: Derecho Ecuador. Pag. 3.
- Pérez, J. (2016). *Derecho a la vida, verdad y justicia*. Quito.
- Pesántez, J. (2017). *Prevención del delito y derecho penal*. Quito.: V&M Graficas. Pag. 22.
- Quinchuela, C. (2017). *La infraccion de transito en el COIP*. Quito.: Derecho Ecuador.
- RLOTTTSV. (s.f.). *Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*.
- Robayo, J. (2017). *Efectos de la declaración de inocencia del procesado*. Quito.
- Rojas de Escalona, B. (2010). *Investigación cualitativa. Fundamentos y praxis*. Caraca. Caraca: FEDUPEL.

- Sampieri, R. H. (2014). *Metodología de la Investigación. 6ta. edición*. México: Mc Graw Hill Education.
- Sanchez Lorente, S. (2019). *Estudio Longitudinal del impacto de la violencia de pareja sobre la salud física y el sistema inmune de las mujeres*. Valencia: Universidad de Valencia.
- Sánchez, E. (2016). *Delitos culposos y dolosos*. Quito.
- Sánchez, P. (2014). *Los Peatones*. Madrid: Publicaciones Oficiales. Pag. 8.
- Sentis, M. S. (1987). *El Juez y el Derecho*. Buenos Aires: Ediciones Jurídicas Europa – América.
- Tabasso. (2003). *El Derecho Vial*. Buenos Aires.
- Taruffo, M. (2005). *La Prueba de los Hechos*. Madrid: Trotta.
- Torres , R., Martínez , A., & Morcillo, J. (2020). *Violencia de Género*. Madrid: SANZ Y TORRES.
- TORRES, N. (2019). *La constitucion eferente a delitos de transito*. Peru.
- Tozcano, V. (2019). *Derecho de transito*. Quito.: Derecho ecuador. Pag. 8.
- Trujillo, J. (2018). *El nexa causal, La relacion material de causalidad en el delito*. Pag. 34.
- Zabalza, M. A. (2010). *La educación vial en el marco de una formacion por competencias*
- Zaffaroni, E. (2019). *Comentario a derecho penal parte general*. Argentina.
- Zúñiga, R. (2017). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito.: Graficas Ayerve C. A.

Anexos



UNIVERSIDAD ESTATAL PENINSULA DE SANTA ELENA

Carrera Derecho

INSTITUTO DE POSTGRADO

Proyecto de investigación para la obtención del Título de Magíster en Derecho

Objetivo: Desarrollar un análisis crítico y jurídico sobre el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito determinado en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal, para que la parte involucrada responsable reciba las sanciones respectivas, en base a la existencia de la relación de causalidad.

Indicaciones: La presente encuesta es anónima y personal, por lo que se solicita de la manera más comedida llenar las preguntas con la mayor transparencia y veracidad.

Instrucciones: Por favor lea las preguntas detenidamente y elija la respuesta que considere.

Pregunta No. 1

¿Conoce usted que es un delito de tránsito por muerte culposa?

SI _____

NO _____

Pregunta No. 2

¿Conoce usted cuales son las sanciones de tránsito en el delito por muerte culposa establecidas en el Código Orgánico Integral Penal?

SI _____

NO _____

Pregunta No. 3

¿Conoce usted que es la causa basal en los informes técnicos y periciales realizados en los accidentes de tránsito?

SI _____

NO _____

Pregunta No. 4

¿Conoce usted en que consiste el deber objetivo del cuidado en materia de tránsito?

SI _____

NO _____

Pregunta No. 5

¿Considera usted que se debe analizar la relación de causalidad en los delitos de tránsito por muerte culposa?

SI _____

NO _____

Pregunta No. 6

¿Considera usted que la negligencia, imprudencia e impericia por parte de los peatones o conductores son las principales causas de accidentes de tránsito por muerte culposa?

SI _____

NO _____

Pregunta No. 7

¿Considera usted que el infringir el deber objetivo del cuidado en los delitos de tránsito por muerte culposa provoca lesiones y daños materiales?

SI _____

NO _____

Pregunta No. 8

¿Considera usted que la conducción imprudente o negligente ante un resultado previsible e evitable corresponde a un tipo penal culposos?

SI _____

NO _____

Pregunta No. 9

¿Considera usted, que el artículo 377 inciso primero del COIP en los delitos de tránsito por muerte culposa debe puntualizar las sanciones de multa pecuniaria, reparación de los daños materiales y la reparación integral a la víctima para garantizar el principio de seguridad jurídica?

SI _____

NO _____

Pregunta No. 10

¿Considera usted que se debe desarrollar un análisis crítico y jurídico sobre el delito de muerte culposa en accidentes de tránsito determinado en el artículo 377 inciso primero del Código Orgánico Integral Penal, para que la parte involucrada responsable reciba las sanciones respectivas, en base a la existencia de la relación de causalidad?

SI _____

NO _____