



**UTMACH UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MACHALA**

**CENTRO DE POSGRADO**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**

**PROGRAMA DE MAESTRÍA PROFESIONAL EN DERECHO, MENCIÓN  
DERECHO PENAL Y CRIMINOLOGÍA**

**CRITERIOS JURISPRUDENCIALES SOBRE LA ACCION U OMISION EN  
LESIONES POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR.**

**CÉSAR ANÍBAL SUÁREZ VEGA**

**MACHALA**

**2022**



**UTMACH UNIVERSIDAD TÉCNICA DE MACHALA**

**CENTRO DE POSGRADO**

**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**

**CRITERIOS JURISPRUDENCIALES SOBRE LA ACCION U OMISION EN  
LESIONES POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR.**

**CÉSAR ANÍBAL SUÁREZ VEGA**

**(ARTÍCULO PROFESIONAL DE ALTO NIVEL EN OPCIÓN AL TÍTULO DE  
MAGISTER EN DERECHO, MENCIÓN DERECHO PENAL Y CRIMINOLOGÍA**

**TUTOR: Exson Vilela Pincay.**

**MACHALA**

**2022**

## **DEDICATORIA**

El presente artículo científico va dedicado a mis padres puesto que sin su apoyo incondicional no hubiera sido posible, así como también a cada uno de los maestros que con su conocimiento esmero y dedicación me han enseñado en cada una de las materias, sus conocimientos.

## **AGRADECIMIENTOS**

Agradezco primero a Dios, y de manera especial a mí, y a mis padres que me han acompañado a lo largo de este camino lleno de aprendizaje; Gracias a cada uno de los maestros que hicieron posible la adquisición de conocimientos en esta maestría.

**RESPONSABILIDAD DE AUTORÍA**

Yo, César Anibal Suárez Vega con C.I. 0751003682 declaro que el trabajo de titulación "CRITERIOS JURISPRUDENCIALES SOBRE LA ACCION U OMISION EN LESIONES POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR.", en opción al título de Magister en Derecho, Mención Derecho Penal y Criminología, es original y auténtico; cuyo contenido: conceptos, definiciones, datos empíricos, criterios, comentarios y resultados son de mi exclusiva responsabilidad.

  
ABG. CÉSAR SUÁREZ VEGA  
C.I. 0751003682

Machala, 2022/11/11

**CERTIFICACIÓN DEL TUTOR AUTORIZANDO PRESENTACIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

Yo, Exson Vilela Pincay con C.I. 0701979692; tutor del trabajo de titulación “CRITERIOS JURISPRUDENCIALES SOBRE LA ACCION U OMISION EN LESIONES POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR”, en opción al título de Magister en Derecho, Mención Derecho Penal y Criminología, ha sido revisado, enmarcado en los procedimientos científicos, técnicos, metodológicos y administrativos establecidos por el Centro de Posgrado de la Universidad Técnica de Machala (UTMACH), razón por la cual doy fe de los méritos suficientes para que sea presentado a evaluación.



Abg. Exson Vilela Pincay  
C.I. 0701979692

Machala, 2022/11/11

#### CESIÓN DE DERECHOS DE AUTORÍA A LA UTMACH

Yo, César Aníbal Suárez Vega con C.I. 0751003682 autor del trabajo de titulación "CRITERIOS JURISPRUDENCIALES SOBRE LA ACCION U OMISION EN LESIONES POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR", en opción al título de Magister en Derecho, Mención Derecho Penal y Criminología, declaro bajo juramento que: • El trabajo aquí descrito es de mi autoría, que no ha sido presentado previamente para ningún grado o calificación profesional. En consecuencia, asumo la responsabilidad frente a cualquier reclamo o demanda por parte de terceros de manera exclusiva. • Cede a la Universidad Técnica de Machala de forma exclusiva con referencia a la obra en formato digital los derechos de: a. Incorporar la mencionada obra en el repositorio institucional para su demostración a nivel mundial, respetando lo establecido por la Licencia Creative Commons AttributionNoCommercial – Compartir Igual 4.0 Internacional (CC BY NCSA 4.0); la Ley de Propiedad Intelectual del Estado Ecuatoriano y el Reglamento Institucional. b. Adecuarla a cualquier formato o tecnología de uso en INTERNET, así como correspondiéndome como Autor la responsabilidad de velar por dichas adaptaciones con la finalidad de que no se desnaturalice el contenido o sentido de la misma.

  
Abg. CÉSAR SUÁREZ VEGA  
Ci: 0751003682

Machala, 2022/11/11



**Casa Editora del Polo (CASEDELPO), hace constar que:**

El artículo científico:

**“Criterios jurisprudenciales sobre la acción u omisión en lesiones por accidentes de tránsito en el Ecuador”**

De autoría:

**César Aníbal Suárez Vega, Wilson Exson Vilela Pincay**

Habiéndose procedido a su revisión y analizados los criterios de evaluación realizados por lectores pares expertos (externos) vinculados al área de experticia del artículo presentado, ajustándose el mismo a las normas que comprenden el proceso editorial, se da por aceptado la publicación en el **Vol. 7, No 111, Noviembre 2022**, de la revista Polo del Conocimiento, con ISSN 2550-682X, indexada y registrada en las siguientes bases de datos y repositorios: **Latindex Catálogo v2.0, MIAR, Google Académico, ROAD, Dialnet, ERIHPLUS.**

Y para que así conste, firmo la presente en la ciudad de Manta, a los 21 días del mes de octubre del año 2022.

Dr. Víctor R. Jama Zambrano  
**DIRECTOR**

---

**Dirección:** Ciudadela El Palmar II Etapa Mz. E. No 6

**Teléfono:** 0991871420

**Email:** [polodelconocimientorevista@gmail.com](mailto:polodelconocimientorevista@gmail.com)

[www.polodelconocimiento.com](http://www.polodelconocimiento.com)

Manta – Manabí- Ecuador



# CRITERIOS JURISPRUDENCIALES SOBRE LA ACCION U OMISION EN LESIONES POR ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR.

**César Aníbal Suárez Vega**

[csuarez5@utmachala.edu.ec](mailto:csuarez5@utmachala.edu.ec)

<https://orcid.org/0000-0002-0536-7325>

**Wilson Exson Vilela Pincay**

[wvilela@utmachala.edu.ec](mailto:wvilela@utmachala.edu.ec)

<https://orcid.org/0000-0002-0786-7622>

## Ciencias Sociales

### Artículo de investigación

- I. Abogado de la Republica del Ecuador, Estudiante de la Maestría de Derecho mención Derecho Penal y Criminología en la Universidad Técnica de Machala.
- II. Docente de la Maestría de Derecho mención Derecho Penal y Criminología en la Universidad Técnica de Machala.

### RESUMEN

Las lesiones causadas por el tránsito se han posicionado como uno de los principales problemas de salud pública a nivel mundial; según la Organización Mundial de la Salud (OMS), constituían la primera causa de muertes en el mundo. La OMS estima que anualmente cerca de 1.328 millones de personas pierden la vida por accidentes de tránsito y más de 50 millones son víctimas de traumatismos asociados a esta problemática, por ende, el presente artículo de investigación, analizará la perspectiva de la Corte Nacional de Justicia del Ecuador, doctrina nacional e internacional y la norma referente a las infracciones por accidentes de tránsito, y como repercute las decisiones tomadas por los jueces respecto a la indemnización por concepto de reparación integral a las víctimas.

**Palabras claves:** acción, omisión, el deber objetivo de cuidado, infracción y accidentes de tránsito.

## **ABSTRACT**

Injuries caused by traffic have positioned themselves as one of the main public health problems worldwide; According to the World Health Organization, they were the first cause of death in the world. The WHO estimates that annually about 1,328 million people lose their lives due to traffic accidents and more than 50 million are victims of injuries associated with this problem, therefore, this research article will analyze the perspective of the National Court of Justice of Ecuador, national and international doctrine and the norm referring to infractions due to traffic accidents, and how it affects the decisions made by the judges regarding compensation for comprehensive reparation to victims.

**Keywords:** action, omission, objective duty of care, infraction and traffic accidents.

## **Introducción**

La Constitución de la República del Ecuador 2008 representa un avance en materia de derechos humanos, al incorporar en forma expresa en el ordenamiento jurídico vigente como derechos fundamentales que el Estado Ecuatoriano los principios propios del Estado de Derechos que le otorgan legitimidad al orden social, político y jurídico establecidos en un conjunto de tratados y convenios internacionales, que garantizan entre varios principios el debido proceso, seguridad jurídica, inocencia, etc., que establece formalidades esenciales que representan los pilares fundamentales del proceso penal, en todos los casos sin ningún tipo de diferenciación.

La Ley de Tránsito tiene como objetivo fundamental controlar el transporte terrestre, el tránsito y además el lograr garantizar la seguridad vial, ya que de esta forma se protege a todos los ecuatorianos y extranjeros, impulsando el desarrollo socioeconómico del país, debido a que hablando de manera generalizada esta Ley se basa sus principios en el derecho a la vida y el derecho al libre tránsito en las carreteras del Ecuador, mejorando la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Posterior a esta ley, se publicó en el suplemento del registro oficial de fecha 10 de febrero del 2014 y entro en vigencia el 10 de agosto del mismo año el Código Orgánico Integral Penal (COIP)

el cual contempla nuestras tipificaciones a las infracciones de tránsito, una actualización urgente y necesaria, puesto que de acuerdo con la información brindada por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) más del 50% de los accidentes de tránsito se producen debido a la impericia o imprudencia de los conductores y los más afectados según reportes de la agencia son los peatones y ciclistas. Estos índices y la impunidad que los rodea llevaron al gobierno a incluir a los conductores prófugos en la lista de los delincuentes más buscados, por quienes ofrece recompensas en afiches colocados en la prensa y sitios públicos.

Por ello, es importante hacer un estudio referente a como es el análisis que realizan los jueces para sancionar a la persona que cometió el accidente de tránsito, y de la misma manera precautelar los derechos de las víctimas, ya que al ser delitos culposos, se entiende que no existe la intención del cometimiento del delito, por ende, al inobservar la debida norma del cuidado, cometen estos tipos de accidentes.

### **Metodología**

En la presente investigación se ha empleado un enfoque cualitativo, aplicando el método deductivo- inductivo, que sostiene desde lo general a lo particular; se realizó una revisión teórica para el desarrollo del estudio, así también los conocimientos recolectados por autores que han realizado investigaciones con respecto a esta temática; presentando un método analítico y sintético para la revisión teórica de la doctrina, jurisprudencia y de las leyes ecuatorianas. La recolección de información complementaria se da por fuentes bibliográficas de artículos científicos y revistas indexadas para determinar la finalidad de esta figura jurídica y analizar todas las cuestiones relativas a los accidentes de tránsito.

### **Desarrollo**

Es necesario tomar en cuenta obras importantes, como las desarrolladas por el doctor Torres Chávez (2013), Quito- Ecuador en su obra titulada “Ley de tránsito y transporte con sus reformas” en lo que manifiesta lo siguiente:

Las infracciones de tránsito son típicamente culposas. La doctrina universal las ha puesto como ejemplos más completos y perfectos de lo que debe entenderse por delitos culposos, en donde no hay la conciencia ni la voluntad de lograr un resultado malo, perverso o cruel, pero hay daño

causado por conductas que pudieren ser evitadas si es que la previsión, el interés, la prudencia, el buen juicio, hubieren estado presente (Chávez, 1979).

Es importante recordar que la ley es para todos y que no existe ningún de excepción por su naturaleza, por ende, dicha responsabilidad recae a los jueces de Garantías penales, quienes deberán sancionar y juzgar a los infractores, corrigiendo y previniendo conductas inadecuadas por los conductores y los peatones. Para el autor Tabasso en su obra “Vial” publicado en el año 2013 en el país argentino, haciendo mención sobre la irresponsabilidad de los conductores y peatones, manifestando lo siguiente:

Todos los conductores, peatones y usuarios de la vía deben comportarse de modo de que no constituyan un peligro o estorbo para circulación. Deben evitar causar daño a las personas y a las propiedades publicas y privadas. Los usuarios de las vías públicas deben comportarse correctamente y de forma que no constituyan peligro o entorpecimiento para la circulación, así como evitar cualquier daño a las personas, o bienes, ya sea público o privado (Tabasso, 2003).

Por el otro lado la doctora Gómez Pavón (1985) en su obra titulada “el delito de conducción bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas toxicas y estupefacientes” publicada en el año 1985, haciendo énfasis característicos más importantes para que se genere los accidentes de tránsito es lo siguiente:

El delito de conducción bajo la influencia de determinada sustancia ha sido considerado tradicionalmente por la doctrina y jurisprudencia como de peligro abstracto; la razón de su incriminación no era otra que el riesgo, estadísticamente demostrado que tal estilo de conducir o forma de conducir representada, adelantándose, así, en fase atópica, las barreras de protección penal (Gómez, 1985).

Se pueden inferir que una las principales causas para que se den los accidentes de tránsito como lo menciona la autora que son las sustancias estupefacientes, entre ellos alcohol, drogas, siendo el principal motivo para esta problemática, para lo cual en la legislación ecuatoriana existen artículos específicos que sanciona a los conductores que se encuentran en este estado.

Bajo esta premisa, los autores Rivera & Monserrat (2021) se aprecian como Factores de riesgos sociales:

1.- ***El consumo de bebidas alcohólicas:*** Como es conocido el contenido de alcohol en sangre conlleva al deterioro de la coordinación motora, aumenta el tiempo de reacción, disminuye la atención y la capacidad para conducir con seguridad, el procesamiento de la información y todo ello incrementa el riesgo en 17 veces de sufrir un percance en la vía (Organización Panamericana de la Salud, 2017).

Además, una investigación de la ONU advierte que es elevada la tasa del consumo de alcohol en Ecuador en relación a otros países de Sudamérica y al profundizar en el consumo de los adolescentes, se encontró como hallazgo importante, la falta de conocimiento sobre los efectos reales del consumo y la falta de apoyo familiar siendo factores predisponentes para mantener conductas de riesgo (Macías et al., 2020).

2.- ***Consumo de sustancias estupefacientes:*** Al conducir bajo el efecto de las drogas disminuyen las capacidades del conductor por los efectos embriagadores de estas sustancias incrementando el peligro y el riesgo en el manejo del automóvil y la vida de los pasajeros y los individuos que comparten la carretera (NIH, 2020).

Autores como Solórzano & Blanco (2018) citado por Rivera & Monserrat (2021) han analizado el consumo de drogas por los adolescentes y jóvenes en Ecuador, donde describen que su consumo está asociado a factores de riesgos sociales donde se desenvuelven los individuos, que llegan a estados de drogadicción con negativas consecuencias en las relaciones de convivencia social y familiar, los autores destacan que el consumo de sustancias ilícitas es mayor en la población masculina e inicia como promedio desde los doce años (Solórzano y Blanco, 2018).

3.- ***Riesgos durante el traslado al trabajo:*** En este caso se reconocen los accidentes in itinere (López y Gómez, 2019), se designan para aquellos recorridos entre el domicilio - lugar de trabajo – domicilio, estando sujetos a la relación cronológica entre las horas de entrada y salida del trabajador, significando que el trayecto recorrido no deberá ser modificado por motivos de interés personal o social (Gómez et al., 2018).

En el país investigaciones realizadas sobre esta problemática, alertan en un primer estudio desarrollado en profesionales de atención primaria de salud en Quito que el 10,3% de los recursos humanos poseen un alto riesgo de sufrir un accidente in itinere, un 17,6% tiene un riesgo catalogado como importante y el 64,4% ostenta un riesgo moderado, todo ello está asociado fundamentalmente al tiempo que se invierte en el traslado desde el domicilio al lugar de trabajo

(Gómez et al., 2018). No obstante, en Ecuador, relacionados al análisis de la causalidad de accidente in itinere son escasos.

## **ACCIDENTE DE TRANSITO**

Un accidente de tránsito o también conocido como accidente de tráfico, accidente vial o siniestro automovilístico es catalogado como un suceso imprevisto y ajeno al factor humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vialidades. Especialmente es un suceso que ocasiona daños a una persona o cosa de manera repentina ocasionada por un agente externo o involuntario o también factores de e imprevistos que contribuyan a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, sin embargo, también puede suscitarse por fallos mecánicos repentinos, cruce de animales mediante el tráfico, y condiciones ambientales desfavorables y hasta por fuertes vientos en las carreteras.

Conforme así lo establece el Art. 29 del Código Orgánico Integral Penal. Al tratarse de una infracción de tránsito se considera citar al tratadista (Jiménez de Asúa, Tratado del Derecho Penal, 1958), en su libro Tratado del Derecho Penal, que dice lo siguiente: “La infracción es un acto que ha de reunir estos requisitos: acción; descriptiva objetivamente en la ley, es decir, tipicidad contraria al derecho, esto es que exista antijuridicidad, dolosa y culposa, o sea que medie la culpabilidad” (pág.54).

La muerte culposa al igual que la conducta culposa es entendida como la falta de intención por el sujeto activo de provocar las consecuencias lesivas o daño en el acto que emprende. Por lo que se dice que no se buscó intencionalmente el resultado de su acción. Por lo que el daño acontecido es fortuito, involuntario, sin maldad alguna. Mientras que el dolo es intención de cometer el acto en cuestión y consecuentemente, causar el daño previsto. La conducta culposa entonces es el actuar imprudente, negligente; la conducta atrevida o descuidada del sujeto activo que no observa el deber objetivo de cuidado.

La diferenciación entre el acto culposo y el doloso está dado porque la culpa es intencional y el dolo eventual. En el ámbito del derecho, la culpa hace referencia a la omisión de diligencia exigible a un sujeto para prevenir cualquier tipo de accidente o contratiempo. Lo que significa que el acto dañoso que se le imputa conlleva responsabilidad civil o penal. En consecuencia, el delito culposo

consiste en la omisión de la conducta debida para evitar un daño o lesión, ya sea por negligencia, imprudencia o impericia por parte de quien lo realiza. (Vargas et al., 2021)

Respecto a la infracción penal, el tratadista Villalva (2021) menciona que existe una clasificación en nuestro ordenamiento jurídico, que ha sido recogida por los diversos tratadistas y filósofos del derecho especializados en materia penal, determina como la conducta que es penalmente relevante, conjuntamente con los elementos que conllevan esta actitud de las personas. Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código (COIP, 2014).

En relación a la conducta en materia de tránsito, de igual forma encontramos la tipificación de la conducta punible, que nos orienta a la aplicación del procedimiento para la respectiva sanción. Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial (COIP, 2014).

Para la Real Academia Española (2014) la culpa tiene varias acepciones, de las cuales se rescatan dos de ellas para el tema de investigación, a saber, es definida como “Imputación a alguien de una determinada acción como consecuencia de su conducta” y también como “Omisión de la diligencia exigible a alguien, que implica que el hecho injusto o dañoso resultante motive su responsabilidad civil o penal”. La negligencia no es otra cosa que la falta objetiva del deber de cuidado, en donde el sujeto tiene conocimiento, pero confía en poder evitar el resultado antijurídico. (Forero, 2017)

Ahora bien, en el ordenamiento jurídico ecuatoriano encontramos las normas específicas de regulación en materia de tránsito, tanto la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, como el Reglamento a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial que, en conjunto con el Código Orgánico Integral Penal, establecen el debido proceso para la detención y sanción de las infracciones de tránsito. El reglamento es muy claro en cuanto al tipo de infracción por exceso de velocidad y los define según el límite de velocidad y los rangos moderados, a esto hay que sumarle que se debe distinguir el tipo de carrera por el cuál transitan los vehículos, si se trata de una zona con una carretera recta o con una curva, el vehículo es de tipo particular o de servicio público (Reglamento a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2018).

Términos de los elementos que relacionados en los accidentes de tránsito:

- **Vehículo:** Es cualquier artefacto preparado para circular en las vías públicas, que puede estar dotado de medios de propulsión mecánica y en el cual pueden ser transportadas personas o cosas (Maldonado y Neira, 2019).

- **Conductor implicado:** aquella persona que conduce el vehículo y que se encuentra involucrado en un accidente de tránsito (Escobar, 2018).

- **Vía:** Infraestructura vial de dominio público y de uso común destinada, al tránsito de vehículos y personas, incluye a las avenidas, calles, carreteras y los lugares de estacionamiento de vehículos (Hernández, 2019).

- **Victimas:** individuos heridos, lesionados (leves o graves) o fallecidos como consecuencia de un accidente de tránsito (Cruz, 2020). Respecto a la clasificación de los accidentes del tránsito se consideran los siguientes conceptos (Llano, 2020):

- **Colisiones:** Entiende el embate entre uno o más vehículos en movimiento.

- **Atropellamiento:** Acción donde uno o varios peatones son atropellados por un vehículo en movimiento.

- **Accidentes relacionados entre sí:** comprende aquellos donde ha ocurrido una colisión y atropello; colisión y vuelco, o un atropello - vuelco y colisión, en estos casos se consideran estadísticamente como un solo accidente teniendo en cuenta el orden de ocurrencia.

- **Caída de un individuo u objeto de un vehículo en marcha:** se refiere a cuando la caída llega a ocasionar daños personales o materiales.

- **Accidentes de tránsito fatales:** Es el evento donde una o más personas resultan fallecidas (Rivera & Campoverde, 2021)

## **EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO**

Para el autor Lombana (2006) la culpa como una modalidad de conducta punible que se configura cuando el resultado típico de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto confió en poder evitarlo.



El deber objetivo del cuidado implica del deber que tenemos los ciudadanos, de proceder en forma cuidadosa, sin generar riesgos, o juicioso con el que debe actuar todo conductor, es fundamental para atribuirle una conducta imprudente. Al respecto, José Cerezo Mir, sostiene que: "En la determinación del cuidado objetivamente debido desempeña un papel muy importante el llamado principio de confianza, (...) un conductor puede confiar en que todas las demás personas que participen en el tráfico (conductores y peatones), observen el cuidado objetivamente debido, en su momento hay que examinar si el actor o sujeto activo no se apartó de su rol en función del cargo o actividad que desempeña en una sociedad de riesgo, apareciendo lo que luego vamos a conocer como el riesgo socialmente permitido, sin embargo con que la conducta imprudente de otra persona sea previsible por el sujeto basta para que quede excluida la aplicación del principio de confianza (...).

El comportamiento imprudente de otra persona es siempre objetivamente previsible, si cumplimos adecuadamente nuestro rol, sin embargo, lo sería casi siempre para el sujeto; por otra parte, no supone una infracción del cuidado objetivo debido toda acción en la que sea objetivamente previsible (por serlo en este caso la conducta imprudente de otra persona) la producción de un resultado delictivo. El principio de la confianza sirve para determinar precisamente el cuidado objetivo debido en los casos en que la producción del resultado es objetivamente previsible; sirve para determinar la conducta que seguiría en esa situación una persona inteligente y sensata; sólo puede invocar el principio de confianza aquel conductor que observe el cuidado objetivamente debido, sin ocasionar con su actuación niveles de riesgos.

Ahora bien, cabe señalar que se requiere necesariamente culpa, la infracción culposa es aquella que consiste en la ejecución de un acto peligroso emprendido sin ánimo alguno de lesionar un bien jurídico, pero que por falta de cuidado o diligencia debida, efectivamente lo lesiona; al respecto en la parte aplicable la Corte de la Sala de lo Penal Militar, Penal Policial y Tránsito de la Corte Nacional de Justicia del Ecuador, en su resolución de fecha 26 de junio del 2012, causa signada con el Número 0111-2012, resolución 221-12, determina los aspectos inherentes al delito culposo y sus elementos, al establecer que "(...) en general los accidentes de tránsito son de carácter culposo, pues los resultados de éstos no son queridos o esperados. Esta falta de diligencia o cuidado que tiene una persona en su conducta habitual, puede llegar a producir un efecto dañoso a terceros;

y al no tener el cuidado debido, se infringe el deber, que el Estado a través de la Ley, nos impone a todos los ciudadanos y ciudadanas.

De lo anotado podemos concluir que la culpa es imprudente o negligente, la primera de estas se refiere a una inexcusable desidia de las precauciones que la prudencia vulgar o común aconseja, lo cual conduce a ejecutar actos sin la diligencia debida y que son previsibles desde un punto de vista objetivo, siendo considerados como delito y la negligencia cuando de manera voluntaria se omite deducir las consecuencias posibles y previsibles de la comisión de un hecho ilícito (...)"

Así mismo Al respecto el Dr. Fernando Yábar Núñez, en su obra Orientaciones al COIP, desde el Art. 251 al 397, TOMO 2, en la pág. 716, expresa: “¿Qué es el deber objetivo de cuidado? “es el debido cuidado que debe tener una persona para evitar el daño a bienes jurídicos y no inobservar las normas prohibitivas culposas”. La doctrina actual establece que la imprudencia cometida por los sujetos activos culposos en materia de tránsito, es prácticamente un desvalor de la acción culposa, y por ello, se debe considerar como un injusto típico, antijurídico y culpable. Pero en esa infracción en materia vial, la falta de cuidado objetivo, a la previsión que debe tener el hombre medio, lo convierte en una conducta objetivamente imprudente que será sancionada en la medida del daño producido.”

### **Imprudencia**

Para el tratadista Olano respecto a la imprudencia hace énfasis “es aquella actitud psíquica que no prevee el peligro y previniéndolo no hace todo lo posible por evitarlo (Olano, 2003). Varios autores manifiestan que la imprudencia es sinónimo de impericia según el autor Guillermo Cabanellas (1968) definiéndola de la siguiente forma:

Genéricamente, la falta de prudencia, de precaución es omisión de la diligencia de vida. Defecto de advertencia o previsión de alguna cosa. Manifestación que descubre o revela algo que convenia reservar o que provoca algún mal ante la reacción ajena. En la imprudencia no hay ni la intención plena ni el propósito pleno de delinquir, pero se origina consecuencias tipificadas en la ley penal en determinadas cosas por no haber presidido con la diligencia adecuada para evitar lesiones, perjuicio o daños, (CABANELLAS- 1998).

### **Negligencia**

El autor Guillermo Cabanellas define a la negligencia como la omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas, en el manejo o custodia de las cosas, dejades, abandono, desidia, falla de aplicación, falta de atención, olvido de ordenes o precauciones (CABANELLAS, 2010).

Como hemos dicho anteriormente, decenas de personas mueren mes a mes en las carreteras del país. Muchos de estos choferes son sentenciados con pena privativa de libertad y hay que determinar si son providentes y no perjudiciales estas resoluciones cuando hay de por medio un peatón que resulta ser culpable del siniestro. En nuestra sociedad para que exista un verdadero cambio en la circulación vial, todos debemos embarcarnos en el tren de una verdadera concientización y cambio de actitud, que nos conduzca a esa real transformación que anhelamos, con hechos y no solo con buenas intenciones. Los peatones de las vías públicas entonces, estamos obligados a adoptar un comportamiento diferente, adecuado, que permita lograr que los altos índices de accidentes de tránsito y contravenciones disminuyan; en razón que las estadísticas en nuestro país determinan que los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte de los ciudadanos. (Vargas et al., 2021)

La responsabilidad penal se determina mediante los parámetros que exige la ley. En los casos de accidentes de tránsito, se determina por la impericia, imprudencia o inobservancia comprobada. La responsabilidad en el peatón, tal como lo dijo Díaz Emiliano corresponde a tres variables:

- Peatón en la calzada
- Cruzar repentinamente la calzada
- Imprudencia de los peatones
- Transitar en estado de ebriedad

Cuando en un peritaje médico-legista se determina una de estas variables, sumado a esto a las versiones a favor del chofer o motociclista, estamos por seguro que el peatón ha concurrido en culpabilidad. En la concurrencia de culpa la víctima, a veces, es culpable del cometimiento o materialización de una infracción penal. Para los casos reales de concurrencia de culpas, las soluciones propuestas por la jurisprudencia son las siguientes: o bien degradar la culpa del agente de grave a leve, o de leve a irrelevante penalmente, o bien reducir la cuantía de la indemnización

en concepto de responsabilidad. Dicha degradación o reducción se lleva a cabo en función del grado de influencia que el comportamiento negligente del sujeto pasivo haya tenido en la producción del daño. (Vargas et al., 2021)

Actualmente el Código Orgánico Integral Penal es el encargado de regular todo aquello que hace referencia a los delitos de tránsito ya que, a partir del año 2014, se derogó el capítulo III de la ley orgánica de tránsito transporte terrestre y seguridad vial en lo que hacían referencia a los delitos de tránsito y a sus penas aplicables.

El Código Orgánico Integral Penal en su respectivo capítulo octavo, título IV, infracciones, definiendo a las infracciones como acciones u omisiones culposas que son consecuencias de la inobservancia del deber objetivo de cuidado, es decir, sin el designio de causar algún daño, sin existir la voluntad previa de causar la muerte a alguna persona, y por se lo conoce como la figura de la pena natural, para lo cual el artículo 372 del COIP prevé lo siguiente:

En caso de pena natural provoca en las infracciones de tránsito y cuando las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o el segundo de afinidad, el juez podrá dejar de imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad. (Código Integral Penal, 2014).

La intención del legislador en el artículo anterior permite connotar la responsabilidad al juzgador sobre la discrecionalidad, en dejar o permitir una pena no privativa de libertad, siempre cuando sea bajo la circunstancia referente a la pena natural, se debe concluir en que no existe la voluntad previa de causar daño y que el producto del accidente de tránsito que causó la muerte, fue un suceso accidental, entendiéndole que no se puede prever, y no se puede equiparar la conducta de quien ocasionó el accidente como un delincuente y peor aun juzgarlo de tal manera.

En base al código integral penal se puede inferir a los delitos de tránsito como delitos culposos, y se sanciona con la privación de libertad, de esta manera el artículo 377 sobre la muerte culposa define lo siguiente “la persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado será sancionado con pena privativa de libertad de un 1 a 3 años.” (Código Integral Penal, 2014)

El Código Integral Penal clasifica las infracciones en delitos y contravenciones, dependiendo de la afectación que se haya ocasionado en el bien jurídico, la peligrosidad para la sociedad, y la

gravedad del acto cometido, de esta manera se puede inferir que las contravenciones son menos graves que los delitos, sin embargo, el objeto de estudio a tratarse investigación, es sobre los delitos.

El Código Orgánico Integral Penal es el cuerpo normativo de regular todo lo que hace referencia de los accidentes de tránsito, por ello es importante hacer hincapié cuales son los procedimientos que reconoce el COIP en la presente materia de estudio.

- Dentro del sistema penal se tiene los siguientes procedimientos:
- Procedimiento para ejercicio de la acción penal
- Procedimiento privado de la acción
- Procedimiento ordinario
- Procedimiento abreviado
- Procedimiento expedito
- Procedimiento directo

Ahora es importante estudiar los procedimientos para entender cuál es el adecuado, primeramente, se debe descartar el procedimiento expedito ya que este estudia directamente a las contravenciones y en el caso de los accidentes de tránsito con resultado de muerte y en el caso de lesiones graves nos referimos en los delitos culposos. El procedimiento directo se lo excluye porque este procedimiento no interviene al momento de referirse en la existencia de los resultados con muerte, pero si, cuando exista daños materiales con resultados, si como lo señala el artículo 640:

“Procedimiento directo: el procedimiento directo deberá sustanciarse de conformidad con las siguientes disposiciones que correspondan al siguiente código y a las presentes reglas: (...) se excluirán de este procedimiento las infracciones contra la eficiente administración pública o que afecten a los intereses del estado, delitos contra la inviolabilidad de la vida, la integridad, libertad personal con resultado de muerte, delitos contra la integridad sexual y reproductiva. Delitos contra la violencia de la mujer o miembros del núcleo familiar.” (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Concluyendo, el procedimiento para el ejercicio privado de la acción penal con concordancia con el artículo 415 solamente caben en los siguientes delitos: calumnia, usurpación, estupro,

lesiones que generen incapacidad o enfermedades hasta 30 días, con excepción en los casos de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar.

Para lo cual podemos decir que los procedimientos, dentro del sistema ecuatoriano, se acceden a solucionar a través de los procedimientos ordinario y abreviado; para lo cual, el primero se inicia con fase de investigación previa y finalmente se deben cumplir con las etapas de este proceso: instrucción fiscal, evaluatoria y preparatoria de juicio y juicio, mientras que el segundo procedimiento, es el cual, permite llegar a una negociación de la pena y de la calificación jurídica del delito, mediante la aceptación del hecho imputado por parte de la persona procesada y de esta manera poder reducir la pena.

Las penas en materia de tránsito se encuentran estipuladas en el Código Orgánico Integral Penal en su artículo 58 que señala lo siguiente: “las penas que se imponen en virtud de sentencia firme con carácter principal o accesorio son privativas, no privativas de libertad, restrictivas de los derechos de propiedad de conformidad con este código. De lo que se puede colegir, son tres tipos: privativas de libertad, no privativas de libertad y las penas no restrictivas de los derechos de libertad.”

### **DERECHOS DE LAS VICTIMAS EN LOS DELITOS DE TRANSITO**

Tal y como se ha demostrado en el presente trabajo, los delitos de tránsito, son delitos culposos, sin embargo, si se le atribuye al autor del delito una pena de libertad, bajo esta teoría, sea analizará, cual es la posición de la víctima en cuanto a la regulación de sus derechos.

Primeramente, se deben entender quien es la víctima referente a los delitos de tránsito, sin bien se entiende que podría ser la sociedad en general, ya que se podría poner en peligro la paz de las personas sin extinción, sin embargo, el autor no es una persona peligrosa para la sociedad ya que no se le faculta el designio de causar daño, ya que no son otras circunstancias que rodean este tipo de infracciones.

La realidad social, es que el autor que produce como consecuencia un accidente de tránsito con resultado de muerte, es la misma persona perteneciente a un núcleo familiar, y por ende las, medidas alternativas a la privación de libertad debería ser mas aplicadas que la pena privativa de libertad, ya que el autor de la infracción, puede cumplir con una pena impuesta y a su vez resarcir

efectivamente los daños producidos a consecuencia del accidente de tránsito; en razón, que si se le privara la libertad al autor del delito, no se lograría una indemnización efectiva a las víctimas,

La reparación a las víctimas en lo que hace referencia a la materia de tránsito debería de ser el enfoque principal al momento de atribuir la pena al autor del delito, ya que la reparación integral es prestada al perjudicado del daño, y mientras que la pena es prestada al estado quien es el ente que cumple con el deber de imponer una pena. Mediante la reparación integral se deberá materializar los derechos de las víctimas, y la pena impuesta por el estado es un factor de segundo plano, ya que el autor no constituye un riesgo para sociedad, mientras que la víctima podrá quedar desamparada si no se cumple con los preceptos garantistas de la reparación.

En el sistema penal ecuatoriano, la víctima no juega un papel importante, ya que se trata solo del estado, y la imposición de establecer una pena al autor del crimen, negando toda la posibilidad de que la víctima sea reparada, por los derechos que se le vulneraron, o los que podrían ser vulnerados en un futuro.

La Constitución de la República del Ecuador (2008) en su artículo 78 “Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado. Se establecerá un sistema de protección y asistencia a víctimas, testigos y participantes procesales.”

El sistema penal debe apegarse a los mandatos constitucionales, respecto al presente trabajo las víctimas tienen la ventaja de que su reparación integral si es de carácter efectivo, sin la necesidad de acudir a otra vía para solicitarlo, como consecuencia se puede inferir que la reparación integral respecto a las víctimas de delitos de tránsito, la reparación es económica, ya que las cosas no podrían volver a su estado anterior sin embargo este resarcimiento debe ser de alcance profundo, valorando los daños materiales y psicológicos, proyecto de vida de las vidas, lucro cesante y daño emergente sin bien es cierto no existe una tabla para poder estimar un valor correcto y cuantificar conforme una guía, se deberá entender que el monto económico estimado debe cubrir las necesidades de las víctimas.

Adicionalmente y a efectos de la adopción de medidas tendientes a efectivizar una reparación integral, las autoridades judiciales, deben tener presente algunos elementos, tales como:

**1. Restitución:** Es el restablecimiento de la situación que existió antes del que la ofensa fuera cometida.

**2. Restauración de la libertad, bienes o educación:** En caso de que esto ocurra se debe compensar.

**3. Compensación o indemnización, por cualquier daño económicamente evaluable:** Incluyendo la pérdida de oportunidades, de forma proporcional o equitativa, cualquier daño material o moral sufrido a causa de la violación y costes requeridos por asistencia legal o experta.

**4. Rehabilitación:** Ayuda médica, psicológica, prestación de servicios legales y sociales.

**5. Satisfacción:** La aplicación de sanciones judiciales.

**6. Garantías de no-repetición:** Medidas que pretenden asegurar que las víctimas no vuelvan a ser objeto de violaciones de Derechos Humanos

## **Conclusión**

Al predominar la presente investigación, se llegó a las siguientes conclusiones:

- Se puede connotar la gran problemática respecto a la inobservancia del deber objetivo de cuidado con relación a los accidentes de tránsito, y que las dos causas más frecuentes son el exceso de velocidad por parte de los conductores y el no respetar las señales de tránsito por parte de los conductores y peatones.
- La existencia de una legislación adecuada sobre los principales factores de riesgos podría ser de gran utilidad para prevenir muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito.
- Existe jurisprudencia que respalda la culpabilidad tanto como acción u omisión de los responsables de los accidentes de tránsito, puesto que la persona que reúna los requisitos que demuestren su culpabilidad, deberá cumplir con una pena privativa de libertad (según sea el caso), sin embargo, ser delitos culposos, se podrá acoger a la suspensión condicional



de la pena, y de esta manera, le juez, deberá intervenir para que se reconozca la debida reparación integral a la victima y evitar a toda costa su desprotección.

## **Bibliografía**

Alzate, J. D. (2012). Medios de transporte, accidentes de tránsito y legislación en Medellín (Colombia) durante las tres primeras décadas del siglo XX. *HiSTOReLo. Revista de Historia Regional y Local*, 4(8), 209-238.

Ayala, L. A. G. (2021). El dolo eventual en los accidentes de tránsito: La perspectiva desde el Derecho Penal Paraguayo. *Revista científica-Facultad de Derecho y Ciencias Sociales*, 3(1), 48-65.

Carmona, G, Bonilla, C, Caballero, P, Carreño, R, Anaya, E, Huamán, K, & Reyes, N. (2018). Políticas e intervenciones para reducir lesiones por accidentes de tránsito: de la evidencia a la práctica. *Anales de la Facultad de Medicina*, 79(3), 244-251.

Carrasco, Y. T. (2018). Los accidentes y el incumplimiento de las leyes de tránsito. *ConcienciaDigital*, 1(3), 20-31.

de Oliveira Silva, Danuza, Oliveira, Maysa Arlany, Fernandes, Flávia Emília Cavalcante Valença, & Mola, Rachel. (2018). Accidentes de circulación y su asociación con el consumo de bebidas alcohólicas. *Enfermería Global*, 17 (52), 365-400.

Ecuador. Asamblea Nacional Constituyente. (2016). Constitución de la República del Ecuador. Recuperado de: [http://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion\\_de\\_bolsillo.pdf](http://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_de_bolsillo.pdf)

Ecuador. Asamblea Nacional. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial No. 180. Recuperado de [https://www.justicia.gob.ec/wpcontent/uploads/2014/05/código\\_organico\\_integral\\_penal\\_-\\_coip\\_ed.\\_sdn-mjdhc.pdf](https://www.justicia.gob.ec/wpcontent/uploads/2014/05/código_organico_integral_penal_-_coip_ed._sdn-mjdhc.pdf)

Escobar, J. (2018). Sujeto activo del delito de omisión de auxilio en accidentes de tránsito. *Política criminal*, 13(26), 1003-1026.

Flórez, C., Patiño, C, Rodríguez, J., Ariza, L., & González, R. (2018). Análisis multicausal de ‘accidentes’ de tránsito en dos ciudades de Colombia. *Archivos de Medicina (Manizales)*, 18(1), 69-85.

Forero, C. J. (2017). Criterios para la determinación de responsabilidad penal en delitos cometidos en accidentes de tránsito, en la jurisprudencia colombiana (2010-2014).

García, Y. (2018). Percepción de la seguridad vial en la Ciudad de Loja (Ecuador). *Cumbres*, 4(1), 89-100.

Gómez, A. R. G., Bermúdez, P. R. S., Yáñez, I. D. R., & Claudio, O. M. T. (2018). Accidentes de tránsito relacionados con el trabajo: una prioridad en salud laboral y pública para Ecuador. *Salud de los Trabajadores*, 26(2), 112-122.

González, F. (2021). El dolo eventual en los accidentes de tránsito: La perspectiva desde el Derecho Penal Paraguayo. *Revista Jurídica y Educativa - Facultad de Derecho y Ciencias Sociales*, 3(1). 48-65.

Morales, N., Alfaro, D., & Gálvez, W. (2010). Aspectos psicosociales y accidentes en el transporte terrestre. *Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública*, 27, 267-272.

Piza, I. A. (2020). La imputación objetiva y la conducta de la víctima en los delitos imprudentes por accidente de tránsito en Ecuador. *Dilemas contemporáneos: Educación, Política y Valores*.

Ramírez, J. E. (2013). Accidentes de tránsito terrestre. *Medicina Legal de Costa Rica*, 30(2), 78-85.

Rivera, Á., & Monserrat, F. (2021). Factores de riesgos sociales que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con vehículos livianos. *Revista Publicando*, 8(29), 94-101.

Rivera, H. A., & Campoverde, L. J. (2022). El principio de doble conforme en las infracciones de tránsito con penas no privativas de libertad. *Dilemas contemporáneos: Educación, Política y Valores*.

Trujillo, I, Gutiérrez, E, Giraldo, E, Grisales, G, Agudelo, A. (2019). Lesiones por accidentes de tránsito en una institución de salud en el municipio de Pereira entre los años 2014-2017. *Univ. Salud*. 21(1), 8-18.

Vargas, W. E., Mozo, E., & Herrera, E. (2012). Análisis de los puntos más críticos de accidentes de tránsito en Bogotá. *Revista de Topografía Azimut*, 4.

Vargas, P., Flores, E., Delgado, O., & Vargas, P. (2021). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente. *Dominio de las Ciencias*, 7(2), 87-104.

Villalva, D. G. (2021). La prescripción de infracciones de tránsito detectadas por radar y el Debido Proceso en Ecuador. *Dominio de las Ciencias*, 7(3), 528-548.