



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
DE GUAYAQUIL**

FACULTAD: CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO

CARRERA: DERECHO

**PROYECTO DE INVESTIGACIÓN
PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPÚBLICA
DEL ECUADOR**

TEMA:

**INCLUSIÓN DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE COMO
DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO
INTEGRAL PENAL.**

AUTOR:

FRANCISCO ANTHONY CÁCERES VILLACÍS.

TUTOR:

GALO XAVIER CASTILLO CASTRO.

Guayaquil

AÑO-2020

REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA	
FICHA DE REGISTRO DE TESIS	
TÍTULO Y SUBTÍTULO:	
Inclusión Del Abandono De Lugar Del Accidente Como Delito Y No Como Agravante Dentro Del Código Orgánico Integral Penal.	
AUTOR/ES:	REVISORES O TUTORES:
Francisco Anthony Cáceres Villacís	Galo Xavier castillo castro
INSTITUCIÓN:	Grado obtenido:
Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil	Abogado de los juzgados y tribunales de la República del Ecuador.
FACULTAD:	CARRERA:
Ciencias Sociales y Derecho	DERECHO
FECHA DE PUBLICACIÓN:	N. DE PAGS:
2020	135
ÁREAS TEMÁTICAS: Derecho	
PALABRAS CLAVE: Derecho Penal, Sentencia Judicial, Seguridad del transporte.	
RESUMEN: El presente trabajo de investigación, posee como objetivo poder definir el abandono del lugar del accidente para así proponer una correcta tipificación como un delito autónomo y que deje de ser considerado solo como un	

agravante dentro de nuestra legislación penal, por lo que se lo estudiará desde su perspectiva histórica, doctrinal, las cuales serán mencionadas para así proceder a exponer los antecedentes y la evolución a lo largo de la historia del abandono del lugar del accidente y como este ha sido incorporado de forma correcta en las diferentes normas penales regulatorias.

Así mismo sabemos que en el Derecho Penal siempre está en constante desarrollo y evolución para el bien general de una sociedad; y es por aquello que se demostrará a lo largo de la investigación que la tipificación del abandono del lugar del accidente como un tipo penal autónomo es muy importante para que el índice de muertes por accidentes de tránsito disminuya en un país, tal y como sucede en países vecinos como el Perú en donde su política criminal penal tiene a este delito como uno de los más eficientes para garantizar la vida y una correcta consecución de justicia frente a accidentes de tránsito, por lo que resulta de mucha importancia analizar su efectividad para así proponer una reforma a nuestro Código Orgánico Integral Penal..

N. DE REGISTRO	N. DE CLASIFICACIÓN:		
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			
ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>	
CONTACTO CON AUTOR/ES: Francisco Anthony Cáceres Villacís	Teléfono: 0981170642	E-mail: facv09@gmail.com elwimo_09@outlook.com	

CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	<p>Msc. Patricia Jurado Ávila</p> <p>Teléfono: (04)2596500 Ext. 250</p> <p>E-mail: dalmeidaa@ulvr.edu.ec</p> <p>Msc. Carlos Pérez Leyva</p> <p>Teléfono: (04)2596500 Ext. 233</p> <p>E-mail: cperezleyva@ulvr.edu.ec</p>
------------------------------------	--

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO

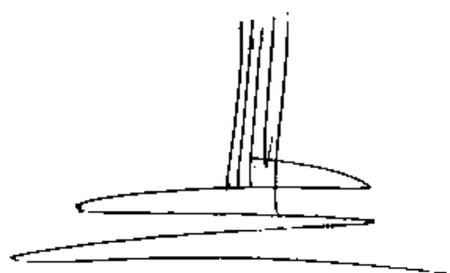
Cáceres Villacís - Castillo G

INFORME DE ORIGINALIDAD

5%	5%	0%	4%
INDICE DE SIMILITUD	FUENTES DE INTERNET	PUBLICACIONES	TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	es.slideshare.net Fuente de Internet	1%
2	primerosauxiliosiesanblasmariomartin.blogspot.com Fuente de Internet	1%
3	repositorio.ulvr.edu.ec Fuente de Internet	1%
4	www.ehowenespanol.com Fuente de Internet	1%
5	dspace.unach.edu.ec Fuente de Internet	1%
6	Submitted to University of Wales central institutions Trabajo del estudiante	1%
7	ri.ues.edu.sv Fuente de Internet	1%



GALO XAVIER CASTILLO CASTRO

C.C. 0914885397

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

El estudiante egresado **Francisco Anthony Cáceres Villacís**, declara bajo juramento, que la autoría del presente proyecto de investigación, corresponde totalmente al suscrito y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo los derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la normativa vigente.

Autor:
Firma: 

Francisco Anthony Cáceres Villacís

C.I 0955077409

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

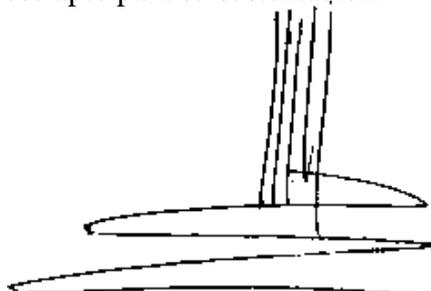
En mi calidad de Tutor del Proyecto de Investigación **INCLUSIÓN DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE COMO DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL-**

Designado por el Consejo Directivo de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y aprobado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: **INCLUSIÓN DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE COMO DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL**, presentado por el estudiante **Francisco Anthony Cáceres Villacís** como requisito previo, para optar al Título de **ABOGADOS DE LOS JUZGADOS Y TRIBUNALES DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR** encontrándose apto para su sustentación.

Firma:



GALO XAVIER CASTILLO CASTRO

C.C. 0914885397

AGRADECIMIENTO

A mi familia que siempre ha estado presente en todos los momentos alegres y felices durante toda mi vida estudiantil; los cuales sin duda son mis pilares y mi motivación para seguir adelante ante cualquier circunstancia adversa que se me aparezca durante el camino.

Así mismo a los amigos y compañeros que pude hacer durante toda mi vida universitaria, con los que compartimos muchos momentos felices e inolvidables durante el proceso universitario, mientras aprendíamos y nos formábamos como futuros profesionales.

A los docentes que con sus conocimientos siempre trataron de guiarnos por la mejor senda del saber mediante sus enseñanzas y experiencias profesionales; convirtiéndose así algunos en muy buenos amigos personales.

DEDICATORIA

Este logro, sin duda es dedicado para la persona más importante en mi vida, la cual siempre me ha dado lo mejor que ha estado a su alcance y es mi mami Jacqueline Villacís; que me ha demostrado que con perseverancia, esfuerzo y trabajo honesto se puede llegar muy lejos y con la frente en alto. Así mismo a mi amado hermano Alex Cáceres que siempre ha estado presto a darme su apoyo y motivación cuando más lo necesitaba.

Así mismo a mis abuelos que mientras estuvieron vivos me enseñaron con suejemplo que nada es imposible mientras se tenga claro un objetivo; y por último a mi tío Carlos Karolys de quien aprendí mucho tanto en lo profesional y personal.

RESUMEN

El presente trabajo de investigación, posee como objetivo poder definir el abandono del lugar del accidente para así proponer una correcta tipificación como un delito autónomo y que deje de ser considerado solo como un agravante dentro de nuestra legislación penal, por lo que se lo estudiará desde su perspectiva histórica, doctrinal, las cuales serán mencionadas para así proceder a exponer los antecedentes y la evolución a lo largo de la historia del abandono del lugar del accidente y como este ha sido incorporado de forma correcta en las diferentes normas penales regulatorias.

Así mismo sabemos que en el Derecho Penal siempre está en constante desarrollo y evolución para el bien general de una sociedad; y es por aquello que se demostrará a lo largo de la investigación que la tipificación del abandono del lugar del accidente como un tipo penal autónomo es muy importante para que el índice de muertes por accidentes de tránsito disminuya en un país, tal y como sucede en países vecinos como el Perú en donde su política criminal penal tiene a este delito como uno de los más eficientes para garantizar la vida y una correcta consecución de justicia frente a accidentes de tránsito, por lo que resulta de mucha importancia analizar su efectividad para así proponer una reforma a nuestro Código Orgánico Integral Penal.

ABSTRACT

The objective of this research work is to be able to define the abandonment of the accident site in order to propose a correct classification as an autonomous crime and to stop being considered only as an aggravating circumstance within our criminal legislation, so it will be studied from its historical, doctrinal perspective, which will be mentioned in order to proceed to expose the antecedents and the evolution throughout the history of the abandonment of the place of the accident and how this has been correctly incorporated in the different regulatory penal norms.

Likewise we know that in Criminal Law it is always in constant development and evolution for the general good of a society; and that is why it will be shown throughout the investigation that the classification of the abandonment of the accident site as an autonomous criminal type is very important so that the death rate from traffic accidents decreases in a country, as it happens in Neighboring countries such as Peru, where its criminal policy has this crime as one of the most efficient in guaranteeing life and the correct achievement of justice in the face of traffic accidents, for which reason it is very important to analyze its effectiveness in order to propose a reform to our Organic Penal Code.

ÍNDICE GENERAL

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO ACADÉMICO	v
DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES	vi
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR	vii
AGRADECIMIENTO.....	viii
DEDICATORIA	ix
RESUMEN.....	x
ABSTRACT.....	xi
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	3
1. INCLUSIÓN DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE COMO DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL	3
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	3
1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA	4
1.3 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA.....	4
1.4 OBJETIVO GENERAL	4
1.5 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	5
1.6 JUSTIFICACIÓN	5
1.7 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.....	6
1.8 HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER	6
1.9 VARIABLES	6
INDEPENDIENTE	6
El Código Orgánico Integral Penal.....	6
DEPENDIENTE	6
La tipificación como delito del abandono del lugar del accidente.....	6
1.10 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN INSTITUCIONAL/FACULTAD	6
CAPÍTULO II	7
2. MARCO TEÓRICO	7
2.1 MARCO TEÓRICO REFERENCIAL	7
2.1.1. ANTECEDENTES DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE.....	7
2.1.2 Circunstancias atenuantes en nuestra legislación penal	26
2.1.3 Agravantes trascendentales en el Código Orgánico Integral Penal	27
2.1.4 Circunstancias agravantes en materia de tránsito dentro del Código Orgánico Integral Penal 27	
2.1.5 Delitos culposos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal	29
2.1.6 IMPORTANCIA DEL RECONOCIMIENTO Y LA RECONSTRUCCIÓN EN LOS	

DELITOS DE TRÁNSITO	32
2.1.7 El Debido Proceso En Los Delitos De Tránsito	34
2.1.8 Concurso de Delitos	52
2.1.9 Concurso Real de Delitos	53
2.1.10 Concurso Ideal de Delitos	54
2.1.11 Diferencia entre Concurso Real y Concurso Ideal.....	55
2.1.12 Índices De Accidentes De Tránsito En La Comunidad Andina, 2007-2016.....	56
2.1.13 Investigación de campo en la Ciudad de Piura-Perú	62
2.2 Marco conceptual	63
2.3 Marco legal.....	63
2.3.1 CONVENCIÓN SOBRE LA CIRCULACIÓN POR CARRETERAS	64
2.3.2 Derecho o legislación comparada.....	65
CAPÍTULO III	70
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN	70
3.1 Metodología	70
3.1.1 Método Deductivo	70
3.1.2 Método Inductivo	70
3.2 Tipo de investigación	71
3.2.1 Histórico	71
3.2.2 Documental	71
3.2.3 Explorativa	72
3.2.4 Descriptiva.....	72
3.3 Enfoque	72
3.3.1 Cuantitativo	73
3.3.2 Cualitativo	73
3.4 Técnica e instrumentos	73
3.4.1 Técnicas de investigación bibliográfica.....	73
3.4.2 Instrumentos de recolección de datos:	74
3.5 Población.....	78
3.7.2 Resultados de las entrevistas	90
CAPÍTULO IV	100
4.1 CONCLUSIONES.....	100
BIBLIOGRAFÍA.....	106
ANEXOS.....	112
EVIDENCIA FOTOGRAFICA	112

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Modelo de la encuesta.....	75
Tabla 2. Modelo de la encuesta de pregunta 9.....	76
Tabla 3. Modelo de la encuesta de pregunta 10.....	76
Tabla 4. Universo Investigativo.....	78
Tabla 5. Campo de estudio	78
Tabla 6. Porcentaje de encuestados Pregunta 1.	80
Tabla 7. Porcentaje de encuestados Pregunta 2.	81
Tabla 8. Porcentaje de encuestados Pregunta 3.	82
Tabla 9. Porcentaje de encuestados Pregunta 4.	83
Tabla 10. Porcentaje de encuestados Pregunta 5.	84
Tabla 11. Porcentaje de encuestados Pregunta 6.	85
Tabla 12. Porcentaje de encuestados Pregunta 7.	86
Tabla 13. Porcentaje de encuestados Pregunta 8.	87
Tabla 14. Porcentaje de encuestados Pregunta 9.	88
Tabla 15. Porcentaje de encuestados Pregunta 10.	89

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Accidentes De Tránsito Por Cada 100 Mil Habitantes en la CAN.....	57
Figura 2. Heridos En Accidentes De Tránsito Por Cada Mil Vehículos.....	58
Figura 3. Muertos En Accidentes De Tránsito Por Cada 100 Mil Habitantes	59
Figura 4. Muertos En Accidentes De Tránsito Por Cada Mil Vehículos, Según Países.	60
Figura 5. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 1.	80
Figura 6. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 2.	81
Figura 7. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 3.	82
Figura 8. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 4.	83
Figura 9. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 5.	84
Figura 10. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 6.	85
Figura 11. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 7.	86
Figura 12. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 8.	87
Figura 13. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 9.	88
Figura 14. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 10.	89

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Entrevista al Dr. Miguel Eduardo Costain Vásquez	112
Anexo 2. Entrevista al Dr. Edwin Armando Tierra Gusqui.	112
Anexo 3. Entrevista a la Dra. Gioconda Armijos Morán.	113
Anexo 4. Entrevista al Dr. Fernando Bonoso León.....	113
Anexo 5. Entrevista al Dr. Xavier Espinoza.....	114
Anexo 6. Investigación de campo junto al Tutor Galo Castillo Castro.	114
Anexo 7. Encuesta a los Abogados en el libre ejercicio de la profesión.	114
Anexo 8. En las afueras del Ministerio Público y la Fiscalía de Piura Perú.....	115
Anexo 9. En las afueras de la Corte Superior de Justicia de Piura.....	115
Anexo 10. Junto al fiscal Gregorio Córdova Huamán durante mi estadía en la ciudad.....	116
Anexo 11. Condecoración al Fiscal de Piura el abogado Gregorio Córdova Huamán.	116
Anexo 12. Solicitud dirigida al Director Provincial del Consejo de la Judicatura del Guayas	117
Anexo 13. Solicitud dirigida al Jefe Nacional la O.I.A.T.....	118
Anexo 14. Solicitud dirigida al Director de Gestión de Infracciones y Servicio de Tránsito de la ATM.....	119
Anexo 15. Solicitud dirigida al presidente del Colegio de Abogados del Guayas.	120

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo de investigación, lo que se realizará es un análisis jurídico sobre el abandono del lugar del accidente para así explicar la importancia de su tipificación como un delito autónomo y que por ende deje de ser considerado solo como un agravante a una penal principal tal y como actualmente se lo viene aplicando en el Código Orgánico Integral Penal, ya que en nuestra actual legislación no se hace un correcto énfasis referido a él, y por ende no tiene una regulación que vaya acorde a las necesidades reales a nuestra sociedad, por lo que el presente trabajo de investigación se ha nombrado: “INCLUSIÓN DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE COMO DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.” Por lo tanto, en el presente trabajo de investigación se irá desarrollando de la siguiente manera:

Capítulo I: En este capítulo trataremos acerca el planteamiento del problema, el cual sostiene el desarrollo y la influencia de este en la sociedad donde actualmente nos desenvolvemos; así también la respectiva formulación del problema, el mismo que será resuelta en el transcurso de la investigación, además socializaremos el objetivo general que busca el presente trabajo de investigación, además de los objetivos específicos, la justificación en donde expondremos el motivo en concreto por el cual escogimos abordar el tema antes mencionado y por ultimo nos referiremos a la delimitación de nuestro problema planteado, esto es especificar el campo de acción en donde se desarrollará la presente investigación.

Capítulo II: Este capítulo se referirá al marco teórico, en el cual observaremos el origen, el desarrollo del abandono del lugar del accidente a través de la historia y como fue evolucionando hasta nuestros días actuales, lo cual nos servirá para establecer cronológicamente los antecedentes del mismo; así también observaremos comparaciones y con normativas extranjeras determinando sus distintos resultados en varias partes del mundo.

Capítulo III: En este capítulo se establecerá la metodología que usamos dentro del presente trabajo de investigación, así mismo las técnicas e instrumentos que ayudaron a la recolección de información para el presente trabajo tales como la encuesta y la entrevista que dan como resultado una utilización de una técnica mixta, para al finalizar

las mismas proceder a analizar la población y la muestra escogida dentro del capítulo uno para establecer los resultados obtenidos con los instrumentos antes mencionados.

Capítulo IV: Este capítulo al ser el desenlace del presente trabajo de investigación, expone las conclusiones a las que se han llegado y por ende a observar el resultado de los instrumentos aplicados mediante encuestas y entrevistas mediante las recomendaciones, así mismo expone la respectiva propuesta como solución a la problemática normativa que actualmente tenemos.

CAPÍTULO I

1. INCLUSIÓN DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE COMO DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

Esta disertación analiza la figura del abandono de lugar del accidente como tipo penal en la legislación comparada, ya sea desde la doctrina, la normativa, y su aplicación práctica en el exterior y en el Ecuador, este delito de fuga por Abandono del lugar del accidente contiene una elevada importancia dado que, ante la consecución de un siniestro o accidente, el presunto causante del mismo aun produciéndose éste de manera fortuita, quedará expuesto a una pena privativa de libertad.

Pues actualmente en el ámbito legal referente a accidentes de tránsito y circunstancias legales parecidas se contempla el abandono de lugar del accidente como solo una agravante al tipo penal principal ya sea estas lesiones leves o algún tipo de consecuencia aún peor en la que ya interviene la muerte.

Lo que se pretende castigar es la falta de humanidad de quien sabe que deja atrás a alguien que puede estar lesionado leve o gravemente o en el peor de los casos incluso fallecido; la falta de solidaridad con las víctimas causadas por uno mismo, y la vulneración del legítimo derecho de los peatones, ciclistas o conductores de cualquier vehículo, de ser atendidos en caso de accidente de tránsito en lo Las penas a imponer serán distintas según el accidente se haya producido fortuitamente o por imprudencia del conductor.

Resulta de suma importancia comprender que la tipificación del Abandono de lugar del accidente desde el punto de vista de la aplicación jurídica moderna, representa un enfoque innovador que nos direcciona a evolucionar, perfeccionar y transformar positivamente la conducta de la sociedad frente a situaciones de riesgo para la vida, mediante la implementación de una metodología de juzgamiento sostenida en el ejercicio de los principios universales de proporcionalidad, racionalidad y gradualidad. Cabe señalar que, al establecer una equivalencia entre el grado de afección y la imputabilidad de la pena, permite sancionar en este caso la maldad intrínseca en el abandono de quien sabe que deja atrás a alguien que pudiera estar lesionado o incluso fallecido, la falta de solidaridad con las víctimas, penalmente relevante por la implicación directa en el accidente previo al abandono, y las legítimas

expectativas de los peatones, ciclistas o conductores de cualquier vehículo a motor o ciclomotor, de ser atendidos en caso de accidente de tránsito.

1.2 FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿De qué manera la inclusión del abandono del lugar del accidente se podría tipificar como delito y mas no como agravante a fin de disminuir la mortalidad en accidentes de tránsito donde hayan involucrados peatones y ciclistas?

1.3 SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA

Para el desarrollo de la presente investigación se proponen las siguientes preguntas científicas que sistematizan el problema planteado. Las preguntas que nos permitirán determinar el problema, son:

- ¿Cuál es el efecto que genera el Abandono de lugar del accidente en infracciones de tránsito en la administración de justicia penal del Ecuador?
- ¿Cuáles son los antecedentes jurídicos del abandono del lugar del accidente en el sistema penal ecuatoriano?
- ¿Qué derechos y principios se estarían vulnerando al momento de que la persona que Abandona el lugar del accidente deja en estado vulnerabilidad a la víctima?
- ¿Cuál sería el alcance del impacto del Abandono de lugar del accidente?
- ¿Cuál es el alcance y naturaleza jurídica del Abandono de lugar del accidente?
- ¿Qué derechos se estarían garantizando al tipificar el Abandono de lugar del accidente como tipo penal en la administración de justicia en el Ecuador?

1.4 OBJETIVO GENERAL

Proponer la incorporación del tipo penal del abandono del lugar del accidente como delito y no como agravante en el Código Orgánico Integral Penal, a fin de garantizar el derecho a la vida por medio de la solidaridad y ayuda humanitaria de quien sabe que deja atrás a alguien que puede estar lesionado gravemente o fallecido.

1.5 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Analizar los factores del Abandono de lugar del accidente para su correcta comprensión y aplicación.
2. Determinar la correcta aplicación del Abandono de lugar del accidente en el ordenamiento jurídico ecuatoriano para determinar si se estaría frente a un concurso

real o ideal de infracciones

3. Proponer una reforma al COIP en cuanto al procedimiento y juzgamiento al momento de aplicar el delito de Abandono de lugar del accidente

4. examinar la doctrina jurídica en relación a los principios constitucionales del Ecuador referente a la garantización de la vida.

5. Identificar en el derecho comparado que legislaciones hacen uso del tipo penal de abandono del lugar del accidente.

1.6 JUSTIFICACIÓN

En muchos ordenamientos jurídicos internacionales se sanciona o reprocha a quien, habiendo realizado o cometido un accidente de tránsito, huye del lugar sin identificarse y brindar auxilio. La sanción varía, desde su atipicidad, pasando por el derecho de faltas y culminando en la tipificación de la conducta.

En el derecho Penal Ecuatoriano cuando se es participe de un accidente de tránsito las personas incapacitadas por el victimario bajo determinadas circunstancias solo serán sancionadas por la pena principal y si en caso se fugan dicha actitud solo se considera agravantes a la pena principal como es el caso de la fuga en sí (por ejemplo, cuando no hay víctimas) no es reprochable penalmente, aunque al presente se debería implementar en la Asamblea su tipificación en el Código Orgánico Integral Penal como política de seguridad vial tanto para conductores, peatones y ciclistas. El presente estudio analiza la conducta en los hechos, su penalización, y la adecuación en términos de política criminal y en el marco de la teoría general del derecho penal en cuanto al Abandono de lugar del accidente.

1.7 DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA

Objeto de estudio: El Abandono de lugar del accidente y su necesaria tipificación dentro de los tipos penales en el COIP

Campo de acción: El régimen jurídico ecuatoriano para su implementación y correcta aplicación acerca del Abandono de lugar del accidente

Lugar: República de Ecuador

Espacio: Jueces, fiscales y Abogados de la ciudad de Guayaquil con ejercicio profesional en el área penal.

Tiempo: 2019.

1.8 HIPÓTESIS O IDEA A DEFENDER

- ¿Si existiera el tipo penal del Abandono de lugar del accidente en el Código Orgánico Integral Penal como delito autónomo debido que el mismo atenta sobre el bien jurídico protegido de la vida en accidentes de tránsito o circunstancias parecidas, se eludiera la realización de este tipo de delito, de acuerdo a la función preventiva que goza el Derecho Penal?

1.9 VARIABLES

INDEPENDIENTE

El Código Orgánico Integral Penal

DEPENDIENTE

La tipificación como delito del abandono del lugar del accidente.

1.10 LÍNEA DE INVESTIGACIÓN INSTITUCIONAL/FACULTAD

Línea Institucional: Sociedad civil, derechos humanos y gestión de la comunicación.

Líneas de Facultad: Derecho procesal con aplicabilidad al género, la identidad cultural y derechos humanos Desarrollo, sostenibilidad económica y matriz productiva Gestión de la comunicación, nuevas tecnologías y análisis del discurso (Rocafuerte, 2020)

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1 MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.

2.1.1. ANTECEDENTES DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE.

Las cifras de muertes por accidentes de tránsito se incrementan día a día. La Organización Mundial de la Salud —OMS—, en su informe sobre seguridad vial 2013, ubica al Ecuador en el segundo lugar de los países de Sudamérica con el mayor índice de muertes por esta causa. Este dato coincide con la información estadística de transporte 2012 del Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos —INEC—, que identifica a estos hechos como la primera causa de fallecimiento en los hombres y la quinta a nivel general. Los datos registrados por la Fiscalía General sobre delitos de tránsito también presentan un considerable incremento. Según (Zambrano G. C., 2014) :

Esta problemática, que por su impacto significativo se ha convertido en un grave inconveniente de salud pública con grandes costos económicos, sociales y emocionales, en la actualidad es un tema de preocupación a nivel nacional y mundial. El Estado ecuatoriano, en un intento de contrarrestar la inseguridad vial, ha dado pasos importantes. El Plan Nacional del Buen Vivir contempla objetivos destinados a mejorar la calidad de vida de los habitantes con estrategias y acciones que permitan la reducción de la mortalidad en las vías. En este marco se puso en vigencia una normativa que contempla estándares sugeridos por organismos internacionales, así como la implementación de un nuevo modelo de gestión y de control de tránsito. Sin embargo, el ámbito de los accidentes de tránsito es muy amplio. Hay que entender la seguridad vial como una cuestión multisectorial y multidisciplinaria, que no sólo debe ser afrontada por el gobierno. Un trabajo al unísono de todos los grupos involucrados devendría en la adopción de políticas públicas más acertadas. (Zambrano G. C., 2014)

Por lo tanto, según las estadísticas de la OMS y las estadísticas nacionales nuestros programas de educación vial y nuestras leyes reguladoras en el ámbito de tránsito tienen que evolucionar para así tratar de contrarrestar los altos índices de accidentes y muertes, y esto se logrará mediante reformas a nuestras actuales leyes y programas de prevención en donde se pueda educar y concienciar a los ciudadanos en el ámbito del tránsito.

En otra época, se podría haber considerado que la preocupación por los riesgos que enfrentaba la sociedad se concentraba en lo que la naturaleza y su fuerza podían hacer en contra del ser humano. Hoy, esa preocupación está dirigida a lo que el propio hombre se ha encargado de construir: la denominada «sociedad de riesgo», en la que el avance tecnológico desenfrenado ha convertido al hombre en su propia víctima. El incremento de los eventos más dañosos, a consecuencia de comportamientos imprudentes o culposos dentro de la ejecución de actividades de riesgo, como conducir un vehículo motorizado, ha permitido a la propia sociedad buscar la forma de proteger la puesta en peligro y la lesión misma de los bienes jurídicos inherentes al ser humano, sobre todo aquellos que se relacionan con la vida y la integridad personal. El Estado se ha permitido tutelarlos con tipos penales que adelantan su barrera de protección, como son los denominados delitos de peligro. (Zambrano G. C., 2014)

Por lo antes mencionado, el autor nos explica que a medida que el hombre evoluciona en la sociedad mediante nuevos inventos que benefician a la misma, también de cierto modo la pone en un peligro constante, porque al hacer uso de manera imprudente inventos que están en nuestro medio de manera común producen accidentes y no referimos exclusivamente a los de tránsito, los cuales lesionan bienes jurídicos protegidos por nuestra norma y que son inherentes al ser humano, como lo es la vida, la salud, la integridad, etc.

2.1.1.1 El tránsito en la antigua Roma

Como es de conocimiento de todos, las primeras civilizaciones que se organizaron políticamente y por ende tenían una estructura y leyes más comprometidas con sus ciudadanos, fue la ciudad de Roma, en donde a medida que iba creciendo el comercio local y extranjero fue vislumbrada con un nuevo fenómeno el cual era la movilización en la cual el tráfico de literas, carros y carromatos iba en aumento debido al aumento del comercio. Según (González D. L., 2015):

El volumen de tráfico en la ciudad de Roma, era tan grande que hubo que establecer una ley que prohibía a los carros con mercancías circular por sus calles durante diez horas desde el amanecer hasta la puesta de sol, de forma que por las

calles de la capital los carros sólo podían circular de noche en lo que sin duda fue un temprano ejemplo de medidas para controlar la congestión del tráfico urbano y buscar una solución a los atascos.

César, el autoproclamado *curator viarum*, o “director de las grandes carreteras”, prohibió que durante el día hubiera tráfico de carros y carretas salvo para el transporte de materiales de construcción para los templos de los dioses u otras grandes obras públicas o para la retirada de materiales de demolición. Los carros podían entrar en la ciudad solo después de las tres de la tarde. (González D. L., 2015)

La única edición que se conserva de la *Lex Iulia municipalis* se halla en un museo de Nápoles. Dice: “En las calles, cuyo trayecto esté trazado o se vaya a trazar en la ciudad de Roma dentro de la construcción cerrada, está prohibido pasadas las Calendas [principio de mes] de enero conducir o dejar conducir un vehículo de carga desde el alba hasta la décima hora.” En lo que sigue, se regla qué tipos de vehículos estaban exentos de la nueva normativa. Así, generales victoriosos no se veían obligados a hacer sus marchas triunfales a pie, los sacerdotes que participaban en actos de culto, los carros que estuvieran ocupados en construcciones de interés público y la recogida de basuras no se veían afectadas por la normativa.

A pesar de que los carros tirados de animales tenían prohibido circular por las calles principales por las mañanas, el caos circulatorio en Roma solía ser perpetuo. Además, el movimiento de los grandes carros por las noches, también traía un gran problema de “contaminación acústica”. Las grandes ruedas de madera con sus llantas de metal chirriaban contra la calzada de piedra causando un gran estruendo. El roce de las llantas metálicas provocaba un desagradable ruido. (González D. L., 2015)

Seguridad vial

Hasta ahora en nuestra época actual tenemos costumbres y leyes de seguridad vial heredados de los romanos; tales como las calzadas, mismas que son una parte de la vía o carretera destinada a la circulación de automóviles y peatones. Así mismo gozamos de las aceras o veredas, Las calles de nuestros pueblos y ciudades siguen el modelo empleado por ellos. Las calles de las ciudades romanas tenían el pavimento empedrado, y a cada lado amplias aceras para los peatones. Los romanos construyeron las aceras de mayor altura que la calzada para impedir que los vehículos las invadieran y atropellaran los peatones; Así mismo los pasos cebra o cruce peatonal ubicados a cierta distancia de la

calle estaban atravesada por una fila segmentada de pequeñas piedras paralelas al eje de la misma, para facilitar el cruce de peatones; o los Badenes que eran hecho igualmente de bloques de piedra que hacían de paso de peatones, también obligaban a los vehículos de tracción animal a ir despacio para evitar que alcanzasen demasiada velocidad, y por ende evitar algún tipo de accidente.

Las Señales De Tráfico

Las primeras señales ya las encontramos en la antigua Roma, donde existieron muchas, muy inteligentemente pensadas, claras precursoras de las señales verticales y horizontales actuales.

La dirección prohibida consistía en un palo que se introducía en un orificio, a la entrada de una calle, y que se cambiaba de zona en función del tráfico existente, lo que es un anticipo de la señalización electrónica-móvil actual. También se conocía algo similar a lo que sería la señal de STOP, mucho más bella que la fría señal metálica actual. Era una estatua del dios Hermes-Mercurio, que se colocaba en los cruces de aquellas calles que eran especialmente peligrosos, y en donde los carros, por las características del terreno, iban a mayor velocidad. (González D. L., 2015)

2.1.1.2. Leyes de tránsito en la edad de la Revolución Industrial.

Según (McEnnis, 1952): Cuando los vehículos a motor o de tracción animal se hicieron muy populares y accesibles a cualquier tipo de clase en una sociedad, los gobiernos seccionales de cada ciudad donde circulaban estos, tuvieron la obligación de establecer leyes de tránsito para tratar de limitar o disminuir los accidentes que estos podrían causar a los peatones y por lo tanto garantizar la seguridad. Es por eso que las leyes o reglamentos siempre han molestado a algunas personas que creen que la aplicación de estas es difícil con una fuerza policial limitada en países menos desarrollados que otros

El auto o vehículo es considerado por muchas personas, el invento que denotó mayor importancia tanto en lo comercial, laboral e industrial en el siglo XX, cambiando completamente los estándares de vida y transportación en cualquier ciudad del mundo. Aunque el transporte público constituye una de las mejores alternativas para movilizarse en las grandes ciudades como la nuestra, y también para rutas con más distancia las personas prefieren movilizarse en automóviles propios o autónomos debido a que tienen algo más de privacidad y libertad al momento de dirigirse a algún

destino. Por ello a pesar de que el automóvil se inventó a fines del siglo XVIII y comienzos del siglo XX, su fabricación a mayores magnitudes de lo que se considera el vehículo de nuestra era, el cual comprende (chasis metálico, motor a combustión interna, diseños aerodinámicos, carrocería cerrada y ruedas de caucho) se produjo recién a principios del siglo XX, debido a la moderna y a la vez rudimentaria infraestructura que nos dejó la revolución industrial que después fueron perfeccionados con los avances tecnológicos que fueron necesarios a la demanda de gran movilidad humana que se necesitaba durante la Primera Guerra Mundial. Para fines de la década del siglo 20, ya se habían producido en EE.UU. más de 20 millones de autos. Sin embargo, los beneficios que introdujo esta nueva invención traían consigo riesgos en muchos sentidos como laborales y sobre todo sociales. Por qué en un principio las vías públicas urbanas fueron creadas para el tránsito de peatones, caballos y carrozas tiradas por varios tipos de animales, con el aumento en gran escala de la producción industrial del automóvil, las antiguas calles de tierra y descuidadas quedaron inútiles.

Por lo tanto se obligó a destinar por las administraciones de las grandes ciudades un presupuesto fijo para reparación de las mismas y por ende disponer un tipo de vigilante de las vías urbanas en este caso oficiales de policía para ordenar el tráfico que estaba comprendido ya no solo de peatones y carrozas sino también de autos a motor de combustión, por lo que obligadamente se tuvieron que colocar señales de tránsito faciliten y garanticen una circulación segura de peatones vehículos, además se tuvieron que estandarizar reglas de tránsito lógicas que hoy en día en nuestras urbes y carreteras nos resultan obvias y lógicas como de qué lado de la calle o vía se debía conducir, si debía haber una velocidad máxima permitida o de qué color debían ser las luces de los semáforos para proseguir. Por lo tanto en Estados Unidos que era el país en donde primero se había hecho masivo el uso del automóvil a su vez habían aumentado los accidentes de tránsito en donde el precursor de evitar de estos accidentes fue un oficial de apellido Kreml el cual creía que para evitar accidentes de tránsito había que averiguar en la práctica cotidiana que los estaba causando, además sostenía que los accidentes eran síntomas o manifestaciones de desajustes en el movimiento del tráfico; entonces los accidentes eran el resultado de una o más causas por lo que él tuvo que identificar las causas y eliminarlos, para tratar que los accidentes se redujeran, entonces al cabo de su investigación pudo establecer que los problemas de accidentes de tránsito que habían en la ciudad se

originaban de los problemas que enfrentaban diariamente las víctimas de accidentes o percances de tránsito al tratar de identificar a los victimarios para detenerlos y por ende que pudieran ser llevados ante la autoridad competente en su juzgamiento.

Además de la capacidad inherente a la de un vehículo para fugarse del lugar del accidente de manera veloz si en caso el vehículo estuviera en buenas condiciones, en ese tiempo a inicios del siglo XX los conductores de vehículos constantemente hacían uso de gafas de conducción debido a que no tenían un parabrisas el cual los proteja del polvo de las vías, además no tenían lo que en la actualidad conocemos como placas de matrícula o identificaciones que nos permitan identificar a la distancia a quien pertenecía el mismo cabe recalcar que las carreteras estaban sin pavimentar y, por lo tanto, tenían mucho polvo lo cual dificultaba aún más la visualización de los vehículos por parte de los peatones por consiguiente cuando el conductor se fugaba o huía era muy difícil identificarlo posteriormente, debido a que los autos no estaban identificados con placas, y a que los automovilistas usaban gafas y gorritas protectoras que cubrían casi todo la parte frontal de sus rostros (Fisher, 1964). De estas problemáticas e incógnitas aparecieron las precauciones iniciales en materia de tránsito concerniente a una correcta seguridad vial, por lo tanto se comenzó a implementar como norma general la obligación de tener un registro o base de datos de automóviles y conductores para “hacerse conocer” o como en inglés se conoce (*make oneself known*) esto iba dirigido a las personas que tenían el privilegio de conducir vehículos a motor, castigándose obviamente a aquellos que no cumplían las nuevas disposiciones legales adoptadas para la seguridad vial apegada siempre a la ley.

2.1.1.3. ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE EN ESTADOS UNIDOS

Indagando en las leyes de (New York: Legislative, 1910) En donde aparecieron las primeras disposiciones legales fue en Estados Unidos donde se tomó muy en serio el problema que estaban ocasionando los nuevos automotores que ahora rondaban las calles de las ciudades por lo que trataron el problema de los autos y sus consecuencias o peligros más frecuentes se registran de los años 1910. En la Ley de New York desde aquel año posicionó en sus leyes temas como la imposición de un límite de velocidad, también la imposición de que cualquier auto o motocicleta a motor tenga frenos, pito y luces reglamentarias en condiciones de correcto funcionamiento, y en su sección 290 la disposición de quedarse de manera obligatoria de detenerse e identificarse luego de un accidente de tránsito:

Castigo para aquel que se aleje sin detenerse luego de un accidente y se haga conocer. Cualquier persona que operando un automotor que, sabiendo que ha provocado un daño a personas o cosas por su responsabilidad o por accidente, deje el lugar del hecho sin detenerse, dar su nombre, domicilio, incluyendo calle y número, y el número de licencia del conductor a la parte perjudicada o a un oficial de policía (...), será culpable de un delito punible con multa no superior a 500 dólares o prisión no mayor a 2 años, o ambas. (New York: Legislative, 1910)

2.1.1.4. Antecedentes de las leyes de tránsito en el Ecuador

Nuestro país Ecuador, desde sus inicios como República ha evolucionado y por lo tanto superando las problemáticas y circunstancias, siempre buscando resultados positivos para nuestra sociedad que está en constante evolución a medida que la globalización avanza de manera desenfrenada en materia de tránsito,

Por lo tanto, a lo largo de los años hemos tenido una evolución algo prematura en asuntos de tránsito, y eso porque hemos ido recolectando y optando por imitar otros ordenamientos jurídicos del mundo a nuestra Legislación nacional.

Nuestra Ley de Tránsito del Ecuador entrada en vigencia en el año 2008, aprobada por la Asamblea Constituyente cambió de manera muy favorable la organización legal del tránsito en el Ecuador, en los que incluyó como sujetos activos de este cuerpo legal no solo a conductores, sino también a pasajeros y peatones, ambos con obligaciones y derechos, de igual forma se creó la licencia con puntos, mismos que se van descontando de la licencia cada vez que algún conductor cometa alguna contravención o delito.

Por lo tanto, todos estos cambios a nivel de normativa legal comenzaron a generar algunos inconvenientes al momento de su aplicación, así nos afirma (Ayala, 2020):

Los cambios que se realizaron en el año 2008 fueron muy importantes para asuntos en materia de tránsito, sin embargo las personas vulneraban esta ley por falta de mecanismos apropiados para el cumplimiento, es por tal motivo que en el año 2011 se dio una reforma a la ley Orgánica de Transporte Tránsito y Seguridad Vial, la misma que de manera drástica aumento las penas, con el fin de que se disminuya las infracciones y accidentes de tránsito y que esta ley tenga relación con la Constitución y sus principios protectores de los derechos humanos de los seres humanos.

El Ecuador en el ámbito de tránsito pese a los esfuerzos de las autoridades competentes, no ha logrado llegar a ser un país con una educación vial adecuada y responsable como otros países, sin embargo, ha tenido cambios significativos desde su inicio hasta la actualidad, por lo que en el siguiente trabajo se dará a conocer cuáles han sido los cambios que se han dado en materia de tránsito, sus mejoras, su aplicación y la aceptación de los ciudadanos ecuatorianos. (Ayala, 2020)

Antecedente del Código Orgánico Integral Penal.

A medida que fue evolucionando nuestra normativa constitucional, apegándose a lo que dictaban las normas de los tratados y convenios internacionales, por ende, las demás normas de carácter orgánicas y generales tuvieron que irse transformando y por lo tanto derogándose así para evolucionar y adaptarse a los nuevos parámetros que exigía nuestra nueva Constitución de la república. Por lo tanto, hubo normas que recopilaban a otras haciendo así un único cuerpo legal tal y como le paso al Código Orgánico Integral Penal el cual integra al Código Penal, Código de procedimiento penal y demás leyes anexas a él, Por ejemplo, como la parte pertinente de las Infracciones de tránsito mismas que se dividen en Delitos y Contravenciones que están ahora tipificadas en el antes mencionado cuerpo legal

El primer proyecto de Código Orgánico Integral Penal, fue elaborado por el Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Rehabilitación Social, el mismo que comenzó a socializarse en el mes de mayo de 2011, esto es han transcurrido casi tres años para su publicación. El primer debate de dicho Código, se realizó entre el 28 de junio de 2012 y el 17 de julio del mismo año, en el Pleno de la Asamblea Nacional; y el segundo debate desde el 9 de octubre de 2012 hasta el 17 de diciembre de 2013. Luego se envió dicho Código para el ejecútese del Presidente Constitucional de la República, quien lo objetó en parte. (Falconí, 2014)

En sesión del 28 de enero de 2014, el Pleno de la Asamblea Nacional conoció y se pronunció sobre la objeción parcial del Código Orgánico Integral Penal enviada por el Ec Rafael Correa Delgado, Presidente Constitucional de la República, habiendo aceptado parte de dicha objeción, por lo que de acuerdo al Art. 407 de la Constitución de la República, y Art. 49 de la Ley Orgánica de la Función Legislativa, se envió al Registro Oficial el texto del Código Orgánico

Integral Penal, mediante oficio No. SAN-2014-0138 de 3 de febrero de 2014, suscrito por la Dra. Libia Ribas Ordóñez, Secretaria General de la Asamblea Nacional. La Disposición Final señala, que el mismo entrará en vigencia en 180 días contados a partir de su publicación en el Registro Oficial, de tal manera que el Código Orgánico Integral Penal entrará en plena vigencia, el 09 de agosto de 2014. (Falconí, 2014)

En la parte pertinente de la exposición de motivos del Código Orgánico Integral Penal nos menciona que en el Ecuador se ha sufrido profundas transformaciones económicas, sociales y políticas; y que la Constitución de 2008, impone obligaciones inaplazables y urgentes, como la revisión del sistema jurídico para cumplir con el deber de justicia y certidumbre y que para hacer realidad lo antes mencionado, la Exposición de Motivos nos menciona una reseña histórica de los Códigos Penales, Procedimientos Penales, y de Ejecución de Penas durante nuestra historia republicana, recalcando, que las normas sustantivas, procesales y ejecutivas penales vigentes no responden a una sola línea de pensamiento, las finalidades y estructuras han sido distintas, sin coordinación alguna, y a veces contradictoria, por lo que teníamos un sistema penal incoherente, poco práctico y disperso (Falconí, 2014)

c) En el No. 2, hace hincapié que hoy vivimos en un Estado constitucional de derechos y justicia; lo cual define un nuevo orden de funcionamiento jurídico, político y administrativo. Hace énfasis en el Bloque de Constitucionalidad que le confiere mayor legitimidad a este Código, toda vez que toda autoridad pública de conformidad con lo que dispone el Art. 84 de la Constitución de la República, tiene la obligación de adecuar formal y materialmente las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y en los tratados internacionales, que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades; (Falconí, 2014)

d) Hace énfasis en la supremacía constitucional que señala el Art. 424 de la Constitución de la República, y por tal destaca que es indispensable determinar la correspondencia constitucional de los bienes jurídicos protegidos y las garantías de quienes se someten a un proceso penal en calidad de víctimas o procesados, para que estén adecuadamente regulados y protegidos; y, es así que en los Arts. 11 y 12, se establecen los derechos de las víctimas y de las personas privadas de libertad, respectivamente; (Falconí, 2014)

e) En el No. 3, enfatiza la constitucionalización del derecho penal, que por un lado protege derechos, y por otro los restringe; esto es desde la perspectiva de las víctimas los protege cuando alguno ha sido gravemente lesionado. En cambio, desde la perspectiva de la persona que se encuentre en conflicto con la ley penal, puede restringir excepcionalmente sus derechos, cuando esa persona vulnera los derechos de otra (el Art. 66.5 de la Constitución de la República señala: El derecho al libre desarrollo de la personalidad, sin más limitaciones que los derechos de los demás), y se justifica la aplicación de una sanción, concluyendo que el derecho penal debe determinar los límites para no caer en la venganza privada ni en la impunidad; (Falconí, 2014)

Conceptualización de accidentes de tránsito

Debemos mencionar que los accidentes de tránsito en la legislación nacional e internacional son mencionados o denominados por distintos términos calificativos: tales y como accidente vial, accidente de tráfico, siniestro de tráfico, accidente de tránsito, accidente automovilístico, además este suceso es de conocimiento general por casi todos los miembros de una sociedad urbana o rural por lo tanto estos fenómenos son de común conocimiento en el mundo, esto responde a una evolución de conciencia y pensamiento en lo que respecta a la creación de los automotores y del transporte en general. De ahí que algunos datos importantes son por ejemplo que el primer accidente de tránsito del que se tiene registro en el mundo sucedió en: (Guillermo, 2014)

Londres, hace más de 100 años. La noticia se difundió de este modo: “El 17 de agosto de 1886, Bridget Driscoll, una madre Londinense de 44 años, se convirtió en la primera víctima fatal de un vehículo motorizado. Los testigos del accidente afirmaron que el auto circulaba a una velocidad tremenda, calculada en 12,8 km/h. (Casi trece kilómetros por hora) “Esto no debe suceder nunca más”, sentenció el juez de Instrucción a cargo de la causa. (Guillermo, 2014) (Kassiopea, 2011)

Este evento no fue el único que había sucedido, pero si unos de los primeros que haría pensar al legislador que debería hacerse y construirse una normativa o cuerpo legal orientado a los accidentes de tránsito, dado que los accidentes fueron aumentando a medida que se iba evolucionando en el uso masivo y ya no exclusivos de los medios de transporte en el interior de las urbes, estos sucesos o accidentes establecieron los cimientos o pilares que fueron los que ayudaron a hacer conciencia para que en la

actualidad se haya establecido todo un sistema de leyes de tránsito, mismas que tienen como objetivo principal el de regular el tránsito y tráfico en los países y ciudades, además en teoría siempre se procura que los accidentes de tráfico tiendan a disminuir y que no se incrementen y produzcan un problema de orden común en la organización y movilidad de las personas, debido a que es muy común ver o ser parte de algún accidente de tránsito. Pero aun así sin embargo de ser un suceso común, la mayoría de los ciudadanos miembros de una sociedad “normada” no conocen sobre el concepto ni pueden tener una definición clara de lo que es un accidente de tránsito, de ahí que la palabra accidente, tomada aisladamente significa

“Suceso eventual que altere el orden regular de las cosas (Cundín, 2006)

Pero este primer pensamiento resulta demasiado abierto para una fácil comprensión y también lo es de escasa su segunda definición la cual nos manifiesta

“Cualesquiera alteración o indisposición que priva el movimiento, del sentido o de ambas cosas” (Cundín, 2006)

Por lo tanto, al momento de darle una definición a lo que es un fenómeno de Accidente de tránsito, se debe tener en cuenta que nos estamos refiriendo a un suceso eventual o una perturbación en la vida común y corriente de los miembros de una sociedad determinada, entonces un accidente de tránsito se lo puede definir de forma general o genérica de la siguiente forma:

Un perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón, pero en muchas ocasiones también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, a condiciones ambientales desfavorables, al abandono y cruce de animales durante el tráfico o incluso a deficiencias en la estructura de tránsito. (Luís. & Sánchez, 1995)

Haciendo referencia a la cita antes mencionada nos percatamos que el concepto de accidente de tránsito o accidente de tráfico; no define una causa esencial o específica, misma que pueda ocasionar la realización de un accidente de tránsito, pero una de las causas más comunes y notorias es la causalidad, la que va de la mano con algún tipo de desperfecto mecánico que algún vehículo conducido por alguna persona pueda sufrir.

Entonces estaríamos frente a un caso fortuito que como consecuencia causa una alteración anormal en el espacio eventual del accidente.

Pero para explicar lo que es la causalidad desde un punto de vista jurídico debemos mencionar que es un fenómeno el cual trae una serie de características, entre ellas el caso fortuito o casualidad y en este sentido dentro del derecho se lo define como “daños causados por mero accidente” en que se establece previamente que no ha habido culpabilidad intencional de hacer daño, por lo tanto, no ha habido un dolo directo, demostrando que el hecho fue cometido forma culposa y no dolosa.

En el año 2017, Constante Tipán Natalia Vanessa realizó su tesis de Investigación previo a la obtención del Título abogada en la Universidad Central del Ecuador con el tema: “ACCIDENTES DE TRÁNSITO PRODUCIDOS POR IMPRUDENCIA Y NEGLIGENCIA DE CONDUCTORES Y PEATONES EN LA AVENIDA SIMÓN BOLÍVAR DEL DMQ, AÑO 2016”, en donde dicho trabajo citaba a dos autores que manifestaban lo siguiente: (Vanessa, 2017)

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 ni la conciencia ni la voluntad de lograr un resultado malo, perverso o cruel, pero hay daño o dolor causados por conductas que pudieran ser evitadas si es que la previsión, el interés, la prudencia, el buen juicio, hubieren estado presentes. (Chávez, 1979)

Dentro de este contexto no hay que olvidar que la Ley es para todos y no tiene excepciones de ninguna naturaleza; y es responsabilidad de los Jueces de Tránsito sancionar y juzgar a los infractores, sea quien sea y venga de donde venga, solo así lograremos cambiar este país y la conducta inadecuada de los conductores y peatones. Ya que si bien es cierto nadie sale con la intención de cometer una infracción o contravención de tránsito, pero es posible tomar precauciones para evitar que esto llegue a pasar. (Vanessa, 2017)

Así mismo la autora anterior en su tesis cita al Doc. Tabasso Cammi Carlos haciendo referencia a su obra “El Derecho Vial” publicado en el año 2013, en Argentina donde trata temas como la irresponsabilidad de conductores y peatones en las vías, y decía que dicho autor mencionaba que:

Todos los conductores, peatones y otros usuarios de la vía deben comportarse de modo de no constituir un peligro o un estorbo para la circulación. Deben evitar causar daño a las personas y a las propiedades públicas 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 los bienes, ya sean de dominio público o de propiedad privada. (Vanessa, 2017) (Cammi, 2013)

Entonces decimos que los accidentes de tránsito siempre conllevan a un resultado que se traduce en ocasionar algún tipo de lesión o daño material a los conductores, pasajeros o peatones que se movilizaban a diario dentro de una ciudad, por lo cual el legislador observando aquello realizó una normativa legal “COIP” que sanciona delitos y contravenciones y entre ellas las de tránsito que son de carácter culposas, mismas que fueron establecidas para regular dichos accidentes con el fin de reducir los mismos y por lo tanto solucionar los problemas que el tráfico de vehículos y peatones puedan ocasionar en una determinada localidad

Ahora hablando de los antecedentes de tránsito volvemos a citar a las ya antes mencionadas leyes de New York del año 1901 donde la investigadora Sharon L. Cohen nos dice:

Es así que el registro obligatorio de automóviles fue una de las primeras normas de tráfico en los Estados Unidos. Nueva York se convirtió en el modelo a seguir en 1901 por ser el primer estado en exigir a los propietarios de automóviles registrar sus vehículos. (Cohen, 2011)

Dentro de la investigación tenemos muy en cuenta que estas leyes pioneras en materia de tránsito fueron originarias en la ciudad de Nueva York, debido a que todo su sistema normativo correspondiente a las leyes de tránsito evolucionó de una manera muy rápida y adelantada a otras partes del mundo que al igual que ella ya estaba industrializada y proveída de vehículos automotores, tanto así que ya en el año 1920, los vehículos tenían que estar con las placas de circulación debido de que ya eran obligatorias en todos los Estados de Norte América y a pesar de aunque tomó más tiempo para que se exigiera una licencia de conducción, para 1935, aproximadamente 39 estados norteamericanos emitían licencias, Entonces es así que este puede considerarse como el primer

antecedente o historial de la legislación sobre el tránsito vehicular y sus reglas, según Cohen

Pero antes de todo este ordenamiento, quien propuso toda esta clase de leyes y controles a la movilidad vehicular en las ciudades fue: William P. Éno, que mediante el libro "*Rules of the Road*" escrito por él en 1903, introduce muchas normas de circulación, tales como la necesidad de que el tráfico lento se mantuviera a la derecha y los coches solo pudieran adelantar por la izquierda, así como las calles de un solo sentido, cruces peatonales, las señales de alto y las islas de seguridad, por eso Éno es considerado como el padre de la seguridad vial. (Guillermo, 2014)

Debido a esta literatura y a la necesidad de inventar regulaciones, las leyes de tránsito se constituyen ahora en una parte importante de la mayoría de los ordenamientos jurídicos del Estado y de las ciudades, el principal objetivo es mejorar la seguridad vial y educar a los malos conductores. (Guillermo, 2014)

Por lo tanto, una de las características principales leyes de tránsito, es que son impuestas por las ciudades y los Estados, por lo que pueden diferir considerablemente de un estado a otro; por ejemplo, aunque numerosos estados de Norteamérica han aprobado una Ley que obliga a usar el cinturón de seguridad a riesgo de ser multado, otros estados no han sido tan estrictos.

Pero no solo las leyes de tránsito varían, también los accidentes de tránsito tienen diferencias, de ahí que la doctrina jurídica ha establecido tipos de accidentes de tráfico, pues como advertimos en el concepto dado con anterioridad, las causas para que un accidente se presente son varias, por lo que se habla de distintas escalas de gravedad, en un libro publicado por los tratadistas españoles Pablo Luque Rodríguez y Daniel Álvarez Mátares de la Universidad de Oviedo se hace notar que: “el más grave se considera aquel del que resultan víctimas mortales, bajando la escala de gravedad cuando hay heridos graves, heridos leves, y el que origina daños materiales a los vehículos afectados”. (Guillermo, 2014) (Luque Rodríguez, 1994)

Es decir que siempre hay una causa desencadenante que produce un accidente, que se puede agravar de forma considerable si por él resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo causare, de igual forma un accidente puede verse agravado si no se ha hecho uso adecuado de los medios preventivos que no lo evitan pero

reducirían su gravedad, en este sentido las características de un accidente de tránsito según los dos autores españoles son: (Guillermo, 2014)

Se produce en una vía pública, Está implicado al menos un vehículo circulando, Existen actos y condiciones inseguras; (Guillermo, 2014) (Luque Rodríguez, 1994) pág. 5

También para el tratadista y escritor Luque y Álvarez estos elementos son miembros que al momento de establecer la responsabilidad de una persona dentro de un accidente de tránsito hay que tomar siempre en cuenta, para que después las normas pertinentes puedan aplicar la sanción correspondiente, de ahí nace que el primer factor sea el humano, que es el factor que más influye en el porcentaje de accidentes de tránsito en el país.

Además, dichos tratadistas nos muestran algunos componentes que empeoran o agravan la sanción que el peatón o conductor causante de un accidente pueda acarrear, según su normativa de tránsito:

Conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de accidentes), medicinas y estupefacientes. Realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor: Efectuar adelantamientos en lugares prohibidos (Choque frontal muy grave). Atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tránsito. Circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante). Conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes). Usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche. Condiciones no aptas de salud física y mental/emocional del conductor o del peatón (ceguera, daltonismo, sordera, etc.). Peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras). Inexperiencia del conductor al volante. Fatiga del conductor o falta de sueño (Guillermo, 2014) (Luque Rodríguez, 1994)pág. 6

Otro elemento que enumeran los autores del país Ibérico es el Factor mecánico, que resulta cuando el vehículo se encuentra en condiciones no adecuadas para su operación (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión), de igual forma

dentro de esta causa existen actuaciones que agravan la penalidad del infractor de la Ley de Tránsito y según los dos tratadistas son: Mantenimiento inadecuado del vehículo, factor climatológico y otros: Niebla, humedad, derrumbes, zonas inestables, hundimientos. Semáforo que funciona incorrectamente (Guillermo, 2014) (Luque Rodríguez, 1994)

En el año 2015, Wilson Alexander Trujillo Urbano realizó su tesis de Investigación previo a la obtención del Título abogado en la Universidad Central del Ecuador con el tema: “LA PRESUNCIÓN DE INOCENCIA Y SU INCIDENCIA EN LOS DELITOS FLAGRANTES DE TRÁNSITO”, en donde dicho trabajo citaba a dos autores que manifestaban lo siguiente: (Urbano, 2015)

Por lo tanto, tenemos varios de accidentes de tránsito por su característica

Los agentes de tránsito al momento de elaborar el parte policial clasifican a los delitos de tránsito por el modo en que se produce, el manual de investigación de accidentes de tráfico señala lo siguiente:

CHOQUE: Cuando el vehículo topa contra un elemento fijo de la vía tal como árboles, muros vallas o cualquier otro elemento que forma parte de la infraestructura de la vía, o bien contra objetos que no forman parte de dicha estructura y que se encuentran en la vía por diversos motivos como neumáticos, vigas, troncos, rocas, etc., que desprendidos de la carga de un vehículo, del terreno colindante a la carretera o que han sido colocados intencionalmente; también se considera choque al encuentro violento entre un vehículo en movimiento y otro estacionado o abandonado. (Alonso, 2002, pág. 83)

En sí, el choque es cuando un vehículo en movimiento se roza, impacta contra otro objeto, es decir, bien puede ser un poste, árbol, casa e inclusive otro vehículo estacionado o en movimiento, siempre que este forme parte del entorno vial, produciéndose un accidente de tránsito donde se producen esencialmente daños materiales en los vehículos y objetos que participaron en el mismo, así como por la gravedad podrían variar los heridos y en ocasiones fallecidos. (Urbano, 2015)

Así, el choque es el principal elemento del accidente de tránsito, porque de este derivan sus principales como son el choque por alcance, choque lateral perpendicular, choque lateral angular, choque frontal excéntrico y algunos otros que por su

circunstancia y modo en que se produce puede variar en estrellamiento, pérdida de pista que si bien es cierto participa un solo vehículo lo hacen las cosas contra las que se estrella como son paredes, postes, arboles, etc. (Urbano, 2015)

CHOQUE FRONTAL: “Cuando coinciden aproximadamente los ejes longitudinales de los vehículos”, accidente que se produce cuando dos vehículos que vienen en sentido contrario se impactan con la parte frontal del vehículo ocasionando daños materiales a cada uno de estos, que por ser frontal, en la mayoría de ocasiones producen heridos graves y fallecidos, consecuentemente a la falta de uso del cinturón de seguridad, cuando no son a gran velocidad, sino por la velocidad que se producen, pese a traer el cinturón de seguridad, producen lesiones en los órganos internos ocasionando su muerte. (Alonso, 2002, pág. 83)

CHOQUE EXCENTRICO: “Cuando los ejes longitudinales son paralelos, pero no coincidentes”, accidente de tránsito que se produce cuando dos vehículos que vienen en sentido contrario se impactan con la parte frontal del vehículo, en la mayoría de ocasiones se produce por exceso de velocidad ocasionando muertos o heridos muy graves. (Alonso, 2002)

CHOQUE ANGULAR: “Cuando los ejes longitudinales forman un Angulo inferior a noventa grados” cuando el impacto de los vehículos es de manera lateral pero los vehículos van en el mismo sentido de circulación, en estos accidentes es muy poco frecuentes los heridos, ya que el impacto frecuentemente es a un costado de automotor. (Alonso, 2002, pág. 87)

COLISION: “Encuentros violentos entre dos o más vehículos en movimiento”, cuando en el accidente de tránsito participan más de dos vehículos, en estos accidentes es muy poco frecuentes los heridos y fallecidos, ya que la fuerza del impacto se distribuye en los diferentes vehículos y cuando existen fallecidos o heridos, frecuentemente es cuando uno de los vehículos participantes se vuelca, cae al abismo o se estrella contra un vehículo que por su masa es más grande. (Alonso, 2002, pág. 83)

EMBESTIDAS: “Cuando son colisiones laterales”, cuando el accidente de tránsito se da de manera lateral, y el vehículo que impacta en la parte lateral lo hace a exceso de velocidad, cuando ocurren este tipo de accidentes es frecuente que existan

fallecidos o heridos de gravedad, ya que la fuerza que trae el vehículo que impacta ocasionalmente hace que el vehículo que recibe el impacto sea lanzado varios metros de costado hasta volcarse o dar varias vueltas y detenerse. (Alonso, 2002, pág. 87)

CHOQUE LATERAL PERPENDICULAR: “Cuando forman los ejes un ángulo de 90 grados. Se subdividen en anteriores, centrales y posteriores” cuando el impacto se da de manera lateral ya sea este en la parte posterior, anterior o media del vehículo que recibe el impacto. (Alonso, 2002, pág. 87)

CHOQUE POR ALCANCE: “Cuando dos o más vehículos entran en colisión de tal modo que la parte frontal de uno lo hace sobre la parte posterior del otro” (, cuando el impacto de un vehículo es en la parte posterior por parte de otro, siempre y cuando el vehículo que recibe el impacto se encuentre en movimiento, ya que, si estuviese detenido se trataría de un estrellamiento. (Alonso, 2002, pág. 89)

CHOQUE POR RASPADO (ROZAMIENTO): “Cuando se produce un roce entre los laterales de ambos vehículos. Puede ser positivo o negativo”, cuando el daño producto del impacto es mínimo y en su gran mayoría se producen cuando los dos vehículos circulan en el mismo sentido y al momento de realizar una maniobra no se mide bien. (Alonso, 2002, pág. 91)

CHOQUE POR RASPADO POSITIVO (ROZAMIENTO POSITIVO): “Cuando se produce un roce entre los laterales de ambos vehículos y estos circulan en sentido contrario”, cuando el daño producto del impacto es mínimo y se producen cuando los dos vehículos circulan en sentido contrario. (Alonso, 2002, pág. 91)

CHOQUE POR RASPADO NEGATIVO (ROZAMIENTO NEGATIVO): “Cuando se produce un roce entre los laterales de ambos vehículos, si lo hacen en el mismo sentido”, cuando el daño producto del impacto es mínimo y se producen cuando los dos vehículos circulan en el mismo sentido. (Alonso, 2002, pág. 91)

SALIDAS DE LA VIA (PERDIDA DE PISTA Y VOLCAMIENTO $\frac{1}{4}$, $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{2}$) se define lo siguiente:

Cuando el vehículo o parte del mismo sale de la calzada por causas ajenas a la voluntad del conductor. Puede ser con o sin vuelco. El vuelco puede ser de campana o de tonel; el primero cuando el vehículo da vueltas longitudinalmente; y el segundo

caso cuando lo hace transversalmente; a su vez puede ocurrir que de $\frac{1}{4}$, $\frac{3}{4}$, $\frac{1}{2}$, 1, 2 y 3 vueltas. (Alonso, 2002, pág. 93)

Es decir, cuando el vehículo pierde su carril normal de circulación y sentido, saliendo de la vía, perdiendo pista para posteriormente volcarse y estrellarse, usualmente cuando los pasajeros no usan cinturón de seguridad existen fallecidos o heridos de gravedad, ya que son varias las vueltas de campana que se da o las que se arrastra dando vueltas. (Urbano, 2015)

ATROPELLO: “Es cuando una unidad colisiona contra otra, y entre ambas existe una desproporción es manifiesta. Un turismo contra un peatón, un ciclista un ciclomotor” es decir, cuando un vehículo motorizado impacta a un peatón y le ocasiona heridas graves e incluso la muerte. (Alonso, 2002, pág. 94)

SUMERCION: “No encasillan técnicamente en los anteriores, pero tiene características especiales” se produce cuando el vehículo pierde pista y al caer lo hace en un lago o lugar con agua que permite el hundimiento del vehículo. (Alonso, 2002, pág. 94)

INCENDIOS: “No encasillan técnicamente en los anteriores, pero tiene características especiales”, cuando el vehículo producto del accidente empieza a producir fuego o por daños mecánicos del automotor se incendia. (Alonso, 2002, pág. 94)

EXPLOSIONES: “No encasillan técnicamente en los anteriores, pero tiene características especiales” (Alonso, 2002, pág. 94), posterior al accidente de tránsito, el vehículo estalla producto de las llamas. (Alonso, 2002, pág. 94)

CAIDAS DE USUARIOS: “No encasillan técnicamente en los anteriores, pero tiene características especiales”, cuando un automotor que lleva pasajeros, generalmente buses, por la maniobra que realizan, ocasionan que uno de los mismos caiga de manera repentina del automotor en que transitan. (Alonso, 2002, pág. 94)

Cabe señalar que la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito (UIAT), el Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT); y, la Organización en Investigación de Accidentes de Tránsito (OIAT), son las instituciones encargadas de practicar las diligencias de reconocimiento del lugar del accidente y la reconstrucción

del lugar del accidente, los informes de reconocimiento técnico mecánico y avalúo de daños materiales, así como los informes tipo K, que son los que determinan el monto de daños materiales en casas, viviendas o apartamentos, así como postes, cercas, vallas y barandas.

Los peritos especializados en materia de tránsito son quienes regularmente usan este tipo de información, ya que toman medidas de cotejamiento de daños de los vehículos, de la calzada, curvas u otros objetos que se encuentren en la vía para realizar el reconocimiento del lugar de los hechos y la reconstrucción del lugar del accidente y presentar su informe. (Urbano, 2015)

2.1.2 Circunstancias atenuantes en nuestra legislación penal.

Nuestro Código Orgánico Integral Penal en su artículo 45 establece e indica como circunstancias atenuantes de la infracción penal las siguientes:

1.- *“Cometer infracciones penales contra la propiedad sin violencia, bajo la influencia de circunstancias económicas apremiantes”*, Por la materia índole de revisión de esta investigación, este atenuante no podría ser usado o empleado debido a que se refiere sobre delitos contra la propiedad. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

2.- *“Actuar la persona infractora por temor intenso o bajo violencia.”*, si a materia de tránsito transportamos la siguiente atenuante, no hablaríamos de un accidente de tránsito, sino de un delito de carácter general. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

3) *“Intentar, en forma voluntaria anular o disminuir las consecuencias de la infracción o brindar auxilio y ayuda inmediatos a la víctima por parte de la persona infractora”* por lo tanto esto se refiere al que no abandona la escena del crimen después de cometer la infracción, se considera atenuante a quien no abandona el lugar del accidente y en su lugar presta auxilio inmediato a las víctimas del siniestro. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

4) *“Reparar de forma voluntaria el daño o indemnizar integralmente a la víctima”*, por lo tanto, que anteriormente se conocía como acuerdo reparatorio hoy en día el COIP lo establece como conciliación, que ya no extingue la acción, sino que es una atenuante.

5) *“Presentarse en forma voluntaria a las autoridades de justicia, pudiendo haber eludido su acción por fuga u ocultamiento”*, se presenta esta alternativa, que nos dice que, si acudimos de manera voluntaria a la administración de justicia, “transito” esto es no abandonar el lugar del accidente y esperar a que acudan los agentes de tránsito o pertinentes para que realicen el procedimiento legal correspondiente. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

6) *“Colaborar eficazmente con las autoridades en la investigación de la infracción”*, se refiere a que si colaboramos de una manera activa e eficiente podemos ser beneficiados al momento de recibir una sanción. (Alonso, 2002)

2.1.3 Agravantes trascendentales en el Código Orgánico Integral Penal

El Artículo 46 del (Código Orgánico Integral Penal) establece como atenuante trascendental la siguiente:

“A la persona procesada que suministre datos o informaciones precisas, verdaderas, comprobables y relevantes para la investigación, se le impondrá un tercio de la pena que le corresponda, siempre que no existan agravantes no constitutivas o modificatorias de la infracción” (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Las circunstancias atenuantes, son las que en el momento de la comisión del hecho penalmente relevante y punible colaboraron o beneficiaron a la víctima y fueron voluntad del causante de la infracción, pero que de algún modo, son de gran ayuda para la víctima; En la administración de justicia los juzgadores toman estas atenuante para ayudar de cierta forma al procesado dentro del proceso, esto puesto a que como colaboró con la víctima o información valiosa como el aclarar o dilucidar las circunstancias de los hechos en que se produjeron la infracción o en nuestro caso el accidente de tránsito, entonces por su colaboración que fue de alguna u otra manera de gran ayuda, la justicia previene en recompensarlo reduciéndole la pena que le correspondía.

2.1.4 Circunstancias agravantes en materia de tránsito dentro del Código Orgánico Integral Penal

El artículo 374 del COIP, establece las siguientes circunstancias agravantes de la infracción de tránsito:

- 1) *“La persona que conduzca un vehículo a motor con licencia de conducir caducada, suspendida temporal o definitivamente y cause una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida (Código Orgánico Integral Penal, 2014) anteriormente*

Conducir con licencia caducada antes era una contravención que no reducía puntos a la misma, solo aplicaba una sanción pecuniaria o monetaria, y ahora gracias al COIP se señala que conducir con licencia caducada equivale a realizarlo con una licencia suspendida que es igual a revocada, por lo tanto, califica al conductor de cualquier vehículo motorizado como una persona no apta para conducir y por lo tanto agrava su situación jurídica con el máximo de la pena que le corresponda.

- 2) *La persona que sin estar legalmente autorizada para conducir vehículos a motor o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y tipo inferior a la necesaria, según las características del vehículo, incurra en una infracción de tránsito, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida. (Código Orgánico Integral Penal, 2014)*

Por lo tanto, no estar autorizado o capacitado para conducir un determinado vehículo aun teniendo una licencia de categoría inferior o superior, agrava la situación del procesado y será sancionado con el máximo de la pena.

- 3) *“La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida” (Código Orgánico Integral Penal, 2014),*

Nos manifiesta que conductor que se fugue o abandone el lugar del accidente se lo condenará con el máximo de la pena siempre y cuando haya sido juzgado por la pena principal sino esta agravante no será nunca tomada en cuenta

4) *La persona que ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído, será sancionada con el máximo de las penas previstas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal a que haya lugar por la sustracción del automotor.* (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Por lo tanto, la persona que conduzca con un vehículo motorizado robado, se lo sancionará con el máximo de la pena establecida en la ley, agravando de esta manera su situación jurídica dentro del proceso.

Las circunstancias agravantes en materia de tránsito como las hemos ido analizando una a una, son las que empeoran la situación jurídica del procesado, es decir agravan al delito y por lo tanto el computo de su pena aumenta, debido a que al momento de cometer la infracción se la produjo en circunstancias que pese a ser el resultado el mismo de la infracción se añadió la alevosía o dolo de cometerlos.

2.1.5 Delitos culposos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal

El artículo 27 de nuestro Código Orgánico Integral Penal, al mencionar a la culpa, señala que:

“Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código” (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Si a todos los delitos de tránsito según nuestra legislación se los consideran de carácter culposos, por cuanto la lógica jurídica penal que usamos en nuestra legislación nos dice que nadie sale a matar, y al referirnos que el accidente o infortunio se pudo prevenir pero no querido por el agente, el legislador al momento de decir pudo ser previsto pero no querido, no encierra totalmente a los delitos de tránsito como culposos, más aún al considerar que nadie sabe a qué hora va a ocurrir el accidente de tránsito, es decir, en ningún momento se puedo prever que va a suceder el siniestro de tránsito; y, al momento de aparecer el accidente de tránsito el conductor o los conductores que realizan una maniobra evasiva no desean que este suceda, queriendo en todo momento salvaguardar su vida, es decir, que no todo delito de tránsito es culposo, tiene otros agentes en ocasiones externos u otro participante que ocasiono el accidente de tránsito. (Urbano, 2015)

Un ejemplo claro de que un accidente de tránsito pudo ser previsto, pero no querido por el agente, es cuando una persona ingiere bebidas alcohólicas a sabiendas que tiene que conducir, es en ese instante que el conductor razona y conoce que al momento en que se ponga a conducir bajo los efectos del alcohol puede ocurrir un accidente de tránsito, en el que puede acabar con su vida y con la de las personas que transitan en la vía. (Urbano, 2015)

Otro ejemplo claro es cuando una persona empieza a conducir un vehículo sin estar debidamente autorizado, es decir sin licencia, ya que, si bien es cierto, esta puede ser que conozca como maniobrar el vehículo, no quiere decir que tenga la experiencia suficiente para no ocasionar un accidente de tránsito, ya que, en el entorno vial, casi siempre existen circunstancias que para ser evitadas son necesarias maniobras que no pongan en riesgo la integridad de su vida y la de los demás, sin tomar en cuenta que el conductor que circula sin licencia, desde el momento que empieza a conducir, lo hace con el temor que en algún momento los agentes de tránsito le vayan a hacer parar, conociendo en todo momento que si ocurre un accidente de tránsito, él va a ser el responsable. (Urbano, 2015)

El legislador al señalar no querido por el agente y referirnos a los ejemplos anteriores, establecemos una relación que el o los conductores en ningún momento desean causar daño con su vehículo a nadie, más al momento que empiezan a conducir saben que son propensos en un gran porcentaje a causar un daño a la sociedad, es decir, a quienes circulan dentro del entorno vial, por cuanto pueden ocasionar un accidente de tránsito; al establecer el legislador “se verifica por causa de negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de la ley, reglamentos u órdenes”. (Urbano, 2015)

Al hablar de negligencia, el tratadista Cadena, dice: “Negligencia es falta de diligencia y cuidados debidos.... es la omisión en el manejo de las cosas”, es decir la falta de cuidado al momento de conducir un vehículo motorizado, si un accidente de tránsito ocurre por causas externas como puede ser un derrumbe y una piedra cae en el camino, el conductor que iba a ser impactado por la piedra hace una maniobra evasiva y se estrella contra otro vehículo, ¿podríamos decir que existió negligencia? No, lo que existió fue, el impulso natural de salvar su vida y la de quienes lo

acompañaban, que en ningún momento este acontecimiento pudo ser previsto y peor aún querido por el agente. (Urbano, 2015) (Cadena, 1998)

Negligencia existe al momento que una persona conduce un vehículo bajo los efectos del alcohol, pero al momento de empezar a conducir este no conoce o tiene el razonamiento suficiente para evitar y proveer que lo que va a hacer puede causar un daño irreparable, si es cierto, no lo sabe, pero en el momento mismo que este se encontraba con su vehículo y se puso a ingerir bebidas alcohólicas, si lo pensó, y no fue responsable al saber que estaba conduciendo y debía conducir después de ingerir las mismas. (Urbano, 2015)

De igual manera, negligencia existe por parte de quien no posee licencia de conducir, puesto que, no está autorizado para hacerlo, y conoce que en cualquier momento se puede producir un accidente de tránsito, y él, puede ser el responsable de este, ya que no cuenta con los conocimientos suficientes para conducir, ni con la experiencia. (Urbano, 2015)

Para el tratadista Gallegos, al referirse sobre la imprudencia en materia de tránsito señala: “La culpa penal de tránsito se destaca la imprudencia asociada generalmente al exceso de velocidad o a determinadas maniobras riesgosas”, las maniobras riesgosas o antirreglamentarias, como cruzarse un semáforo en rojo, no respetar el pare, ceda el paso entre otras, son causas de accidentes de tránsito fatales, como sucede en los redondeles o vías de alta velocidad don el pare y ceda el paso no solo regulan el tránsito, sino que, también disminuyen la velocidad de quienes van por esa vía, no es lo mismo un accidente de tránsito a 40 km/h que a 90 o 100 km/h. (Urbano, 2015) (Gallegos, 2010)

Para el tratadista Gallegos, la impericia es lo siguiente: “supuestos infrecuentes y de menor gravitación en la culpa reglamentaria” son circunstancias o maniobras raras, no típicas realizadas por un conductor, por ejemplo, quien conduce su vehículo solo con la mano derecha y la izquierda la usa para reposarla sobre la ventana del vehículo que conduce. (Urbano, 2015) (Gallegos, 2010, pág. 35)

Para establecer la inobservancia de la ley, el tratadista Cadena señala lo siguiente: “Es la falta de obediencia a las leyes, o a los reglamentos; es incumplimiento” (Cadena, 1998) no hay que irnos muy lejos, es no acatar las disposiciones que los reglamentos y

leyes señalan para mantener el orden dentro del entorno vial, es decir conducir un vehículo tomando en cuenta en todo momento los reglamentos y las leyes que regulan el tránsito.

En resumen, los delitos culposos se verifican por la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las leyes; si deseamos obtener dos casos claros en que se verifica estas circunstancias, conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos del alcohol y sin licencia de conducir, son conductas que se acomodan a la tipicidad de culpa, puesto que en todo momento tuvieron conciencia para hacerlo, el conducir en estado de embriaguez no con conciencia al momento mismo de conducir, pero sí pudo ser previsto, por cuanto existió conciencia al momento de empezar a consumir bebidas alcohólicas, a sabiendas que tiene que conducir; y, voluntad porque nadie lo obligo a hacerlo. (Urbano, 2015)

2.1.6 IMPORTANCIA DEL RECONOCIMIENTO Y LA RECONSTRUCCIÓN EN LOS DELITOS DE TRÁNSITO

Para señalar lo que establecen tanto la reconstrucción como el reconocimiento del lugar de accidente, es menester señalar que toda diligencia practicada en materia de tránsito, es meramente técnica, es decir, que sólo peritos especializados en la materia pueden establecer o determinar técnicamente como sucedió el hecho, a menos que exista una declaración o versión en que uno de los participantes reconozca su culpa y responsabilidad dentro del accidente. (Urbano, 2015)

El tratadista Izurieta, al referirse sobre la reconstrucción en materia de tránsito manifiesta lo siguiente:

En la reconstrucción del accidente buscamos entonces encontrar, en su entorno témporo-espacial, cual fuere el comportamiento de los protagonistas, es decir, cuáles fueron sus posiciones, direcciones, orientaciones, velocidades y aceleraciones, en instantes previos, durante el accidente y posteriormente al mismo, desde donde el riesgo era percible por primera vez, y hasta la estabilización final de los sucesos. (Irureta, 2003, pág. 32)

De esta manera, se puede determinar el grado de culpa que tiene cada uno de los conductores en el accidente de tránsito y establecer su responsabilidad desde el momento mismo que el riesgo era percibido por primera vez por uno de los

conductores, y ahí, obtener una idea clara de la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de la ley que uno de los conductores cometió. (Urbano, 2015)

Mediante este elemento técnico como la reconstrucción y el reconocimiento del lugar del accidente se puede determinar la culpa y la responsabilidad de cada uno de los conductores al momento del accidente de tránsito, siendo la reconstrucción y el reconocimiento del lugar del accidente conjuntamente o por separado los principales elementos probatorios que en materia de tránsito, que se puede establecer como indicio, ya que es el hecho que se encuentra debidamente probado, sin violentar ninguna de las solemnidades ni el debido proceso, ya que, para la práctica de esta diligencia es menester contar con la presencia de las partes participantes en el accidente de tránsito. (Urbano, 2015)

Al hablar de reconocimiento del lugar, el (Código Orgánico Integral Penal, 2014) en el artículo 460 numeral 2, señala lo siguiente: “En las infracciones de tránsito, las diligencias de reconocimiento del lugar de los hechos, investigaciones, inspección técnica ocular y peritajes serán realizados por el personal especializado del organismo competente en materia de tránsito en su respectiva jurisdicción” (Código Orgánico Integral Penal, 2014), es decir, que el reconocimiento del lugar de los hechos puede ser practicado solamente con una de las partes y por peritos especializados en la materia. (Urbano, 2015)

Si el reconocimiento del lugar del accidente es practicado mediante peritos especializados en la materia, quienes emiten un informe, cuya causa basal es el resultado que determina la responsabilidad de uno de los conductores participantes, o del peatón, según sea el caso, esta causa basal, va a ser fundamentada mediante elementos técnicos que sirvieron de sustento para establecer las circunstancias en que se produjo determinado accidente de tránsito; así, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, en el artículo 166 señala que las diligencias de reconocimiento del lugar de los hechos, inspección y peritajes, serán realizados por oficiales especializados del Sistema de Investigaciones de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional (SIAT) y la Oficina de Investigaciones de Accidentes de Tránsito (OIAT) en la Provincia del Guayas. (Urbano, 2015)

Es así, que en el artículo 392, del Reglamento General para la aplicación de la (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial), señala lo siguiente: CAUSA BASAL: “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” (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial), de esta manera la causa basal viene a ser el elemento del informe del reconocimiento del lugar del accidente y de la reconstrucción del lugar del accidente que establece las circunstancias en que se produce el accidente de tránsito de manera técnica, sin las cuales no se hubiese producido el mismo. (Urbano, 2015)

2.1.7 El Debido Proceso En Los Delitos De Tránsito

Antecedentes históricos del debido proceso

Todo inicio en Inglaterra, en donde sus leyes dieron comienzo a las primeras manifestaciones del debido proceso, ya que empezó a ser usado por la mayoría de sus colonias y luego fue siendo recogido por los países que tenían un ordenamiento jurídico Romano-Germánico, y hasta en la actualidad casi todos los países usan esta herramienta jurídica como el sistema para garantizar el normal provenir de un juicio legal y sobre todo justo que garantice un debido proceso transparente y legal tanto para el procesado como para la víctima.

Históricamente el debido proceso nace originariamente en la carta magna de Inglaterra emitida por el Rey Juan sin Tierra, el cual en el año de 1215, al garantizar varios derechos feudales en atención a algunas demandas y petitorios de los varones de *Runnymede*, por lo que expidió dicha carta la cual consta de 63 capítulos, entre los cuales se hallaba el capítulo 39, la cual mencionaba: “*Ningún hombre libre será aprehendido, hecho prisionero, puesto fuera de la ley o exiliado ni en forma alguna arruinado, ni iremos ni mandaremos a nadie contra él, excepto al juicio de sus pares o por la ley dela tierra*” . (Carta Magna de Inglaterra de 1215)

Ya en el año de 1354, cuando el rey Eduardo III cambio, reformo y actualizó la Carta Magna a los nuevos paradigmas y necesidades de la época, inicio la inclusión debido proceso, ya que apareció inicialmente la frase “*due process of law*” la cual traducida a nuestro idioma significa el debido proceso legal o el debido proceso, textualmente, en el año mencionado anteriormente se reforma la carta magna inglesa y se

señala lo siguiente: *“ninguna persona, cualquiera que sea su condición o estamento, será privada de su tierra, ni de su libertad, ni desheredada, ni sometido a pena de muerte, sin que antes responda a los cargos de un debido proceso legal”*. (Carta Magna de Inglaterra de 1354)

Gracias al rápido avance del constitucionalismo en todo el mundo, el debido proceso es reconocido como un derecho fundamental que ampara a todos los ciudadanos de una nación, país o Estado; por lo cual en el año de 1776 con la independencia de EEUU de Gran Bretaña, el debido proceso empezó a tomar gran representación en textos constitucionales de varias naciones, así con la aparición de la Declaración de los Derechos del Buen Pueblo de Virginia, suscrita el 12 de junio de 1776, aparece el debido proceso en América, al señalar lo siguiente:

Todo proceso penal, hasta en donde se pide la pena capital o pena de muerte, el procesado tiene derecho a saber el origen y naturaleza de la sanción que se le ha impuesto por el delito que ha cometido, al ser acusado por su jurado y testigos, también tiene el derecho a solicitar pruebas a su favor, y sobre todo a ser juzgado imparcialmente por un juzgado imparcial de doce hombres de su vecindad, y al final si no se llega a consentimiento unánime no podrá sancionarlo, tampoco puede obligársele a testificar contra sí mismo; que nadie sea privado de su libertad, salvo por mandato de la ley o por el juicio de sus iguales. (Declaración de los Derechos del Buen Pueblo de Virginia)

Pero en donde el debido proceso tomo su mayor fuerza, fue con la revolución francesa, donde conquistó internacionalmente el debido proceso con la (Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano), aprobada en Francia el año de 1789, donde en el artículo 7, señalaba lo siguiente:

Ningún hombre puede ser acusado, detenido ni encarcelado sino en los casos determinados en la ley y según las formas prescritas en ella. Los que solicitan, facilitan, ejecutan ordenes arbitrarias deben ser castigados, pero todo hombre llamado o requerido en virtud de lo establecido en la ley debe obedecer inmediatamente. Se hace culpable si resiste (Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano)

En la (Declaración Universal de los Derechos del Hombre), suscrita el 10 de diciembre de 1948, donde hacen referencia sobre el debido proceso, señala en su artículo 10 lo siguiente:

Toda persona tiene derecho, en condiciones de plena igualdad, a ser oída públicamente y con justicia por un tribunal independiente e imparcial, para la determinación de sus derechos y obligaciones o para el examen de cualquier acusación contra ella en materia penal (Declaración Universal de los Derechos del Hombre).

Dicho Artículo fue incorporado en el artículo 14 del párrafo primero del Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos que nos traslada a lo mismo al referirse sobre el debido proceso.

En nuestra legislación, la primera ley de procedimiento penal se dictó en el año de 1839, donde no existía un sistema de procedimiento definido, ya que no existían tribunales compuestos por varias personas sino, que estos eran singulares, es en el año de 1948, donde nuestra legislación adopta un sistema mixto, y tanto el juez, como el fiscal con respecto a la denuncia están obligados a guardar reserva bajo pena de ser juzgados por prevaricato en caso de que faltaren a la defensa, hasta que, en la actualidad nuestra legislación establece los derechos y garantías del debido proceso enmarcados en la Constitución de la República. (Urbano, 2015)

Naturaleza Jurídica Del Debido Proceso

El debido proceso es aquel que de acuerdo con las normas que la ley establece, es apropiado para el caso y por ende justo con las partes que intervienen, es decir, que se adapta al fin que persigue, que es la protección de las partes en observancia de aquellas normas establecidas en el sistema jurídico para la seguridad y garantía de los derechos que cada ciudadano posee dentro de nuestra legislación.

La Constitución de la República del Ecuador al referirse al debido proceso, establece en el artículo 76 lo siguiente: *“En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurara el derecho al debido proceso”* (Constitución de la República), es decir, señala que dentro de todo proceso que traten derechos y obligaciones, el administrador de justicia, quien es el encargado de velar porque se cumpla el debido proceso debe tener primordial observancia en que

no se violente de ninguna manera el debido proceso, de tal modo, que no se violente ninguna de las garantías básicas que nos ampara la Constitución. (Urbano, 2015)

El Estado, con el debido proceso, busca resoluciones equitativas y justas que permitan dar fin a las disputas o conflictos jurídicos mediante un debido proceso, a fin de castigar a quien realmente comete la infracción, ya sea esta penal o de cualquier índole, sin violentar ningún derecho o principio que establece la Constitución, pero el debido proceso, no es cualquier proceso, si bien para resolver el conflicto jurídico se necesita la existencia de un proceso como tal, en este, se deben respetar las garantías constitucionales, a fin de obtener un proceso y por ende un procedimiento lleno de justicia, sin que beneficie o perjudique a ninguna de las partes. (Urbano, 2015)

Para el tratadista Zavala, al abarcar el tema del debido proceso, nos menciona lo siguiente:

Es el que inicia, se desarrolla y concluye respetando y haciendo efectivos las garantías y normas constitucionales y legales, los presupuestos, los principios y las disposiciones constantes en los tratados internacionales, así como los principios generales, con la finalidad de alcanzar una justa administración de justicia, provocando como efecto inmediato la protección integral a la seguridad jurídica del ciudadano, como un derecho garantizado constitucionalmente. (Baquerizo, 2004, pág. 149)

La definición del escritor Zavala, encierra el objetivo principal del debido proceso, al señalar que busca alcanzar una justa administración de justicia, de tal manera que, dicha justicia no se vea vulnerada en ningún momento para ninguna de la partes que intervienen dentro del proceso, que todas las garantías, normas constitucionales y legales, los presupuestos, los principios y las disposiciones constantes en los tratados internacionales que son garantizadas por la Constitución de la República se cumplan, a fin de obtener una resolución final, sentencia que no deberá estar viciada de ninguna manera que afecte el debido proceso o a los ciudadanos que participaron de la contienda legal. (Urbano, 2015)

El Código Orgánico Integral Penal en su artículo 1 nos señala su finalidad y directamente se refiere con respecto al debido proceso lo siguiente: “Normar el poder punitivo del Estado, tipificar las infracciones penales, establecer el procedimiento para el juzgamiento de las personas con estricta observancia del debido proceso, promover la rehabilitación social de las personas sentenciadas y la reparación integral de las

víctimas” (Código Orgánico Integral Penal (C.O.I.P)), cabe recalcar que el mismo cuerpo de leyes en el artículo 5, señala como un principio fundamental el derecho al debido proceso penal, así, nuestra legislación busca que todo proceso penal donde la conducta de las personas se encuentre plenamente y penalmente tipificada, sea en total observancia al debido proceso, sin que éste viole de manera alguna los principios y garantías constitucionales que amparan a los ciudadanos. (Urbano, 2015)

Al hablar de conducta penalmente relevante, nuestra Constitución de la República establece en su artículo 77 que siempre se observara en todo proceso penal en que se encuentre una persona privado de su libertad las catorce garantías básicas, que amparan a un ciudadano que se encuentre detenido.

Para el tratadista Rodríguez, al referirse sobre el debido proceso señala lo siguiente: “es el conjunto de principios y garantías judiciales, de carácter irrenunciable, aplicable a toda actuación estatal que dirime un conflicto de intereses, protege a la sociedad en general como al procesado en particular” (Rodríguez O. , 2010, pág. 207), definiendo que el debido proceso no busca otra cosa, más que dirimir un conflicto judicial aplicando los principios y garantías que establece la Constitución de la República y que estos irrenunciables, son aplicables a cualquier actuación judicial del Estado dentro de un proceso. (Urbano, 2015) (Rodríguez, 2010)

Definición del debido proceso

El escritor y tratadista Zambrano, nos dice que el debido proceso es:

Es un derecho reconocido y garantizado por el Estado, el cual dicta las normas fundamentales básicas que deben cumplirse en la formación del proceso, pues, es la consecuencia legal de una actividad jurisdiccional que se ha desenvuelto conforme a las normas de la ley de procedimiento respectiva. (Zambrano M., 2009, pág. 27)

Por lo tanto, son las normas que exclusivamente son de carácter fundamental para seguir una correcta aplicación del proceso, desde que el mismo inicia hasta su finalización, y esto siempre de la mano y la concordancia con el procedimiento respectivo a cada materia de nuestra legislación

La Constitución de la República, en su artículo 76 nos señala sobre el debido proceso lo siguiente: “En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de

cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso”, de esta manera nuestro ordenamiento jurídico principal jerárquico, nos establece que, en todo proceso que se prosiga dentro del Estado ecuatoriano sin importar de la materia que se esté juzgando tanto derechos como obligaciones de cualquier orden, el debido proceso siempre estará presente y garantizará un normal y justo proceder del juicio para las partes intervinientes tanto a la una como víctima y a la otra como posible culpable.

Así, el tratadista Suarez, en su obra el Debido Proceso Penal, nos menciona que el Dr. Jorge Zavala Baquerizo al referirse sobre el debido proceso manifiesta lo siguiente:

Aquel que se inicia, se desarrolla y concluye respetando y haciendo efectivos los presupuestos, principios y las normas constitucionales legales e internacionales aprobadas previamente, así como los principios generales que informan el derecho procesal penal con la finalidad de alcanzar una justa administración de justicia, provocando como efecto inmediato la protección integral de la seguridad jurídica del ciudadano como un derecho. (Suarez, 2001, pág. 9)

Al referirnos a la seguridad jurídica que proporciona un Estado a través de un correcto debido proceso aplicado a las partes que intervienen en cualquier tipo de litigio independiente de la materia que se esté tratando, entonces se establece garantiza los derechos, así como los principios básicos que ampara la Constitución, que van de la mano junto a los tratados internacionales que velan por los derechos y principios que amparan a los ciudadanos dentro de un juicio, haciéndolos respetar y garantizar desde su inicio hasta su final

El Código Orgánico Integral Penal, en su artículo 5, menciona y reconoce al debido proceso dentro de los principios procesales de la siguiente manera: *“El derecho al debido proceso penal, sin perjuicio de otros establecidos en la Constitución de la República, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado u otras normas jurídicas”*, por lo tanto, nuestro ordenamiento jurídico en materia penal, siempre garantizará el cumplimiento obligatorio del debido proceso llevado de la mano con los derechos, principios y garantías que establecen los tratados internacionales suscritos y ratificados por el Ecuador.

Por lo antes mencionado podemos señalar que el debido proceso siempre nos garantizará nuestros derechos, principios y las normas que ampara la Constitución de la

República y los tratados internacionales debidamente suscritos y ratificados por nuestro país, verificando que este inicie, se desarrolle y concluya respetando todos los presupuestos generales que conforman el derecho procesal penal, a fin de alcanzar una correcta y eficaz administración de justicia.

Principios Que Establece El Debido Proceso

Para hablar de los principios que enmarca el debido proceso, es menester señalar que el artículo 76 de la Constitución de la República en sus seis primeros numerales determina a cada uno de estos y son aquellos principios que se van y deben cumplir dentro de toda etapa procesal a favor de quienes intervienen en una contienda legal, a quienes bajo estos principios la Constitución les garantiza el buen y normal desarrollo del proceso por parte del administrador de justicia, es decir, que al procesado se le presuma de inocente mientras no se le declare culpable mediante una sentencia ejecutoriada, que al momento de cometer la infracción se encuentre tipificada como tal en la legislación ecuatoriana, que las pruebas sean practicadas dentro de los términos y plazos que establece la ley, que al reo se aplique la ley menos rigurosa, siempre la más favorable para él y la proporcionalidad de la pena. (Urbano, 2015)

La garantía de cumplimiento

El numeral 1 del artículo 76 de la (Constitución de la República), señala lo siguiente: “Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.” (Constitución de la República), es decir, que la autoridad judicial debe garantizar el derecho de las partes dentro de un proceso de manera independiente, sin presiones ni injerencias de ninguna índole, con total autonomía, por esto es indispensable que la función judicial este libre del poder político, para que todo fallo o resolución en todo momento se encuentre apegado a derecho, cualquier tipo de influencia externa que altere o violente el debido proceso y por ende las normas jurídicas dejaría en desigualdad a una de las partes que intervienen en el proceso jurídico. (Urbano, 2015)

Para el tratadista Zambrano, al referirse sobre la garantía de cumplimiento, señala lo siguiente: “*Las autoridades administrativas y judiciales, sobre todo en la justicia ordinaria deben actuar por principios éticos de convicción, para aplicar normas*

jurídicas y respetar los derechos de las partes, a fin de que las resoluciones tengan una sólida base legal”, cabe señalar que una buena actuación por parte del administrador de justicia, trae consigo un proceso bien llevado respetando los derechos de cada una de las partes que intervienen dentro del proceso, sin violentar ninguna base legal, a fin de que sus resoluciones estén actuadas bajo los principios éticos y en aplicación de las normas jurídicas. (Urbano, 2015) (Zambrano M., 2009, pág. 35)

La Presunción De Inocencia

El artículo 76 numeral 2 del artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador, al tratar sobre el principio de presunción de inocencia, nos menciona: “*Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada*” (Constitución de la República del Ecuador), el cual nos manifiesta que nadie puede ser considerado culpable sino hasta que existe una resolución o sentencia en firme que establezca la responsabilidad, dentro de un proceso penal, y por ende existir elementos de convicción motivados y suficientes que determinen la responsabilidad penal y la culpabilidad del procesado sentenciado por un delito.

El escritor Rodríguez, al tratar acerca del principio de presunción de inocencia, manifiesta lo siguiente:

Una condición, un derecho connatural del hombre mismo, existente antes de toda forma de autoridad y de estado, que puede ser cuestionada cuando la sociedad ha llegado a un nivel de organización tal que cuenta con sistemas de enjuiciamiento y de sanciones, con mecanismos jurídico-legales capaces legítimamente de declarar a un ciudadano responsable penalmente, imponiéndole como consecuencia, un reproche. (Rodríguez, 2010, pág. 145)

La presunción de inocencia es un derecho con el que todos los miembros de una sociedad nacemos y gozamos y el Estado reconoce la misma, que su condición de inocente se la puede desvanecer y por ende desvirtuar cuando se cuente con elementos de convicción para establecer un tipo de responsabilidad y culpabilidad penal a un individuo, a fin de imponerle una sanción que se traduce a pena.

El Principio De Legalidad

El artículo 76 numeral 3 de la Constitución de la República del Ecuador nos menciona lo siguiente:

Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento. (Constitución de la República)

Al momento que cualquier persona comete o realiza un acto, su conducta o el hecho cometido debe encontrarse tipificado en nuestra legislación, por lo tanto, que para aplicar el procedimiento penal respectivo y la sanción que le corresponda a esa conducta, el delito o la infracción debe encontrarse establecida dentro nuestra normativa, y para el cumplimiento del procedimiento y sanción del acto solo la autoridad competente lo puede juzgar.

Para el tratadista Zavala, al referirse acerca el principio de legalidad nos menciona: *“No se debe iniciar un proceso penal porque se presume que se ha cometido una infracción. Debe existir una coincidencia objetiva, material entre la conducta constitutiva de infracción y la descripción típica y antijurídica prevista en la ley penal”*, entonces para que una persona sea procesada por haber adecuado su conducta a un tipo penal , la misma debe encontrarse tipificada como tal, no se puede establecer una infracción porque se presume que sea infracción, sino que, ésta debe encontrarse tipificada al momento de cometerla, sin que esto signifique que no exista un debido proceso que permita establecer su responsabilidad y castigar dicha conducta. (Baquerizo, 2004, pág. 176)

La Eficacia Probatoria

El artículo 76 el numeral 4 de la Constitución de la República del Ecuador, nos manifiesta: *“Las pruebas obtenidas o actuadas con violación de la Constitución o la ley no tendrán validez alguna y carecerán de eficacia probatoria”*, Esto nos dice que cualquiera de las pruebas que obtengamos para demostrar nuestra verdad procesal, deben de ser obtenidas y anexadas al proceso dentro del término de prueba que cada

procedimiento requiere antes de su preclusión para recabar las mismas, estas pueden ser de cargo como de descargo para el investigado o en su defecto el procesado.

El escritor Zambrano, al tratar en su obra a la eficacia probatoria manifiesta lo siguiente: *“La prueba constituye uno de los elementos sustanciales de la acusación para probar la responsabilidad del acusado, esta debe ser obtenida o actuada sin violentar principios constitucionales o violando garantías determinadas en la Constitución y la ley”* (Zambrano M. , 2009, pág. 42), nos menciona que la prueba siempre debe ser obtenida dentro de los parámetros que nos establece nuestra legislación para que se la anuncie y se la practique, sin que se desnaturalice los principios, derechos y garantías que establece la Constitución y demás leyes, y por ende deben estar en constante observancia por parte de los jueces, con el objetivo de procurar un proceso que no tenga ningún tipo vicio de procedimiento , es decir, pueda recaer e n una nulidad por haber dejado en indefensión a una de las partes o no haberle otorgado sus derechos y garantías que le ampara la Constitución.

El Indubio Pro Reo

El artículo 76 numeral 5 de la Constitución de la República del Ecuador, al referirse sobre el Indubio pro reo manifiesta lo siguiente:

En caso de conflicto entre dos leyes de la misma materia que contemplen sanciones diferentes para un mismo hecho, se aplicará la menos rigurosa, aun cuando su promulgación sea posterior a la infracción. En caso de duda sobre una norma que contenga sanciones, se la aplicará en el sentido más favorable a la persona infractora. (Constitución de la República)

Este principio de indubio pro reo, menciona que al existir dos leyes o normas que tipifiquen a una misma conducta penalmente relevante, se aplicara la más favorable al procesado, la menos rigurosa así una nueva ley sea promulgada posterior a la fecha de la infracción, y el proceso se encuentre en trámite y esta favorezca al investigado o procesado, se le aplicara siempre la que más le favorezca más a su tipo penal por el que está siendo procesado.

Así, el tratadista Zavala al referirse sobre el indubio pro reo, señala lo siguiente: *“Es la duda a favor del reo”* (Baquerizo, 2004, pág. 207)

en todo caso siendo una persona sospechosa por un acto o conducta que se

encuentra investigado, si dentro de esa investigación existiese una duda en cuanto a su responsabilidad o participación, la duda es la más favorable al reo, ya que para establecer la culpabilidad o la responsabilidad de una persona, ésta debe encontrarse plenamente probada, si no existe la certeza de la autoría en la comisión de un delito, la duda es la más favorable al reo, que de igual manera al conflicto de leyes se aplicara en cuanto sea más favorable al procesado. (Urbano, 2015)

El Principio De Proporcionalidad

El artículo 76 numeral 6 de la Constitución de la República, menciona: “*La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza*”, es decir, que la proporcionalidad establecida las leyes siempre deben estar adecuadas a otorgar sanciones de acuerdo a su gravedad.

El escritor Zambrano, al refiriere al principio de proporcionalidad, señala: “*La igualdad procesal es un derecho de generalidad absoluta, ni el sexo ni la edad, ni la discapacidad, etc. Pueden ser motivo de discriminación*”, Se refiere que la pena es proporcional a la participación del procesado en el acto por el que está siendo procesado, sin que influya su sexo, discapacidad u otros tipos de factores sociales que puedan ser razón de discriminación dentro del proceso penal. (Zambrano M. , 2009, pág. 48)

Garantías Básicas Del Debido Proceso

El artículo 76 numeral siete de la Constitución de la República, establece las garantías básicas que se incluirán dentro de todo proceso en donde se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, como el derecho a la defensa y sus condiciones para que estos se cumplan, los procedimientos públicos, el derecho a un abogado patrocinador o de un defensor público, a que el procesado conozca de lo que se le está acusando en su idioma o lengua que conozca, el derecho a presentar las pruebas tanto de cargo como de descargo, y que por un mismo delito no se juzgue a una persona más de una vez, que las resoluciones sean debidamente motivadas y su derecho a impugnar dichas resoluciones. (Urbano, 2015)

El debido proceso garantiza a que nadie pueda ser privado del derecho a la defensa, por eso, el Estado brinda asistencia de un defensor público de manera gratuita, para que le asista dentro de todas las etapas del procedimiento, a fin de que cuente con el tiempo necesario y los medios adecuados para preparar la defensa, así mismo a que

sea escuchado o acogerse al derecho al silencio, a tener acceso a la documentación y actuaciones del procedimiento, de no saber el idioma español de igual manera el estado le brinda un traductor o interprete de manera gratuita, a fin de no quedar en indefensión. (Urbano, 2015)

Por lo tanto, siempre se garantizará que nadie puede ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia “Non Bis In Idem”

Para el Doctrinario Zavala, al referirse sobre las garantías básicas del debido proceso señala lo siguiente:

El Estado toma la precaución de imponer a los jueces normas de procedimiento que garanticen los derechos de los sujetos procesales, activo y pasivo, especialmente de este último. Pero es a través del proceso penal que el Estado hace efectivo el poder de penar y ese poder, en su imposición y aplicación solo el legítimo cuando en el desarrollo del proceso se han respetado y efectuado todas las garantías que, como presupuestos, principios y mandatos constan en la Constitución de la República, Código Orgánico Integral Penal y en los convenios internacionales legítimamente ratificados. (Urbano, 2015) (Baquerizo, 2004, pág. 150)

El proceso penal al ser una rama que tiene como objetivo principal castigar a quien comete una infracción imponiéndole una pena, es imperativo que el procesado sea protegido por el Estado de una manera eficiente, severa y estricta, a fin de no lesionar bienes jurídicos garantizados por el Estado como la libertad individual y la propiedad, sin tomar en cuenta los efectos que puede causar a una persona la imposición de una pena, tomando en consideración que este no sea un delincuente habitual, el impacto social puede ser numeroso para quien llevando una vida normal tenga que verse privado de la libertad, para evitar esto, el Estado determina las garantías básicas del debido proceso que cobijan al imputado en todo momento desde que va a ser investigado, es decir, que el procesado en ningún momento quedaría en indefensión. (Urbano, 2015)

Garantías Básicas Del Debido Proceso En El Caso De Privación De Libertad

El artículo 77 de la Constitución de la República, establece las garantías en caso de privación de libertad, en todo proceso penal donde se haya privado de la libertad a una persona se observará que la privación de libertad será una medida de carácter excepcional y se la utilizara solamente para garantizar la comparecencia del procesado al juicio y para el cumplimiento de la pena, para el efecto, deberá ser emitida por la autoridad competente, sin tomar en cuenta los delitos flagrantes, donde una persona no podrá encontrarse detenida sin formula de juicio por más de veinte y cuatro horas: ningún centro de privación de libertad puede admitir un reo sin la respectiva orden del juez competente. (Urbano, 2015)

Quien se encuentre detenido, tiene el derecho a guardar silencio, a conocer los motivos de la detención en un lenguaje que conozca y pueda interpretar lo que se le dice, a conocer la autoridad que emitió la orden, de quienes la ejecutan y de quienes realizan el interrogatorio, a fin de que conozca porque se le detiene y los hechos por los que se emitió la boleta, en estas circunstancias el agente tiene la obligación de informarle al detenido su obligación de guardar silencio, que el Estado le brindara un abogado gratuito en caso de no poder pagar uno, esto a fin de que en detenido goce en todo momento de una defensa técnica que pueda velar por sus intereses dentro de todas las etapas del procedimiento y a comunicarse con un familiar o con cualquier persona que desee, en caso de ser extranjero, se comunicara inmediatamente al representante consular del país. (Urbano, 2015)

En materia penal, excepto en los casos de delitos sexuales, de género y de violencia física o psicológica contra la mujer o miembros del núcleo familiar, el detenido no podrá ser llamado a declarar en contra de su cónyuge, pareja o parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad. (Urbano, 2015)

En los diferentes casos el juez que dicte la prisión preventiva, debe considerar que esta no podrá exceder de seis meses en los delitos de prisión y de un año en los delitos de reclusión, si se excede el plazo la orden de prisión preventiva quedara sin efecto: al encontrarse detenido, una vez dictado el auto de sobreseimiento o la sentencia absolutoria el detenido recobrará inmediatamente su libertad, sin importar que se encuentre pendiente recurso o consulta alguna en su contra, excepto si pesare sobre la misma persona otra orden de detención por una causa distinta; el juez puede

adoptar medidas cautelares alternativas a la privación de libertad. (Urbano, 2015)

Si existe una sentencia condenatoria, el reo deberá seguir recluso en el centro de rehabilitación social, excepto en los casos que se dicten penas alternativas y de libertad condicional, y que se hayan dictado de conformidad a la ley: los adolescentes se regirán mediante un sistema de medidas socioeducativas proporcionales a la infracción atribuida; la privación de libertad será establecida como último recurso y por el periodo mínimo necesario, quien resuelva la impugnación de una sanción no podrá empeorar la situación de una persona que recurre (Urbano, 2015)

Para el Doctrinario Suarez, al referirse al debido proceso, cuando una persona se encuentre privada de su libertad manifiesta que:

Es el cumplimiento de los requisitos, garantías y elementos, que desde su inicio, hasta su conclusión, el ciudadano no tenga discrimen de ningún tipo, o sea pleno acceso, libertad de defensa y participación independiente del contenido de la respectiva resolución; de esta manera, el debido proceso abarca diversas garantías procesales específicas, destinadas a suministrar a los ciudadanos el amparo necesario, para la salvaguarda de sus derechos con motivo del ejercicio del poder jurisdiccional del Estado. (Urbano, 2015)((Suarez, 2001, pág. 10)

Al encontrarse una persona privada de su libertad y para que esta no se encuentre en indefensión dentro del proceso penal, las garantías y principios que establece el debido proceso amparan al imputado en todo momento procesal, y al momento que este se encuentra privado de su libertad, la Constitución le garantiza derechos específicos a fin de que el debido proceso se cumpla en todo momento y la detención no sea ilegal o arbitraria. (Urbano, 2015)

Como deber primordial del Estado está el salvaguardar los derechos de quien se encuentra privado de su libertad, y que al momento de imponer una pena el procesado haya gozado en todo momento procesal de todos sus derechos y garantías consagradas en la Constitución, que se haya hecho prevalecer su legítimo derecho a la defensa y a establecer pruebas que determinen su inocencia, sin que esto signifique, que las actuaciones durante el proceso por parte de los administradores de justicia demuestren lo contrario y se obtenga elementos claros que permitan establecer una responsabilidad y culpabilidad del procesado. (Urbano, 2015)

El Debido Proceso Y La Presunción De Inocencia

El Estado, al querer desvanecer la condición de inocente del que pueda gozar una persona, siempre está en la obligación de comenzar un legal y debido proceso, el cual no tenga ningún tipo de vicio que pueda ocasionar una nulidad al final, y esto al fin de esclarecer si el sujeto activo, es responsable o no del delito por el cual se lo está procesando, y por lo tanto es de carácter “sine qua non” que se logre un debido proceso legal mismo haya sido justo y en donde sobre todo se haya garantizados los principios, del debido proceso.

La correcta aplicación del debido proceso culmina en un fallo de carácter condenatorio, desvirtuando totalmente la condición de presunción de inocencia que una persona gozaba desde el momento en que nace, por lo tanto, el debido proceso hace que se respete su condición de inocencia, dentro del proceso, y posterior a este mediante los recursos, que el crea convenientes interponer para su total goce de sus derechos.

Para el Doctrinario Rodríguez, al tratar la conexión que existe entre el debido proceso y la presunción de inocencia, dice: “*Es inescindible, de tal manera que no se puede desvirtuar aquella, sin el cumplimiento de todas las garantías judiciales que integran el debido proceso*” (Rodríguez O. , 2010, pág. 219), así para que legalmente se pueda desvirtuar la calidad de inocente con la que nace una persona, dentro de un proceso judicial justo, es menester por parte de los administradores de justicia, el velar porque se cumplan todas y cada una de las garantías, derechos y principios que establece el debido proceso, es decir, que para establecer que una persona es culpable de un delito, tuvo que habérselo considerado previamente como inocente en algún momento y que al considerarlo como inocente, se está cumpliendo con los principios básicos debido proceso. (Rodríguez, 2010, pág. 219) (Urbano, 2015)

Si el Estado, por parte de sus administradores de justicia, vulneran de alguna manera cualquiera de las garantías básicas del debido proceso, al procesado, vicia al proceso de nulidad, haciendo imperfecto y por ende, no podría desembocar en una sentencia condenatoria, puesto que se estaría violentando sus derechos consagrados en la Constitución, y se le estaría condenando de una manera injusta a quien no se le han hecho prevalecer sus derechos constitucionales; y, se le estaría quitando uno de los bienes más preciados del hombre como es su libertad y su condición e inocente, afectando a su buen nombre, imagen y la calidad moral que posee cada uno de los

ciudadanos. (Urbano, 2015)

Por estos motivos, la presunción de inocencia va de la mano con el debido proceso, claro, más allá de que la presunción de inocencia es un principio del debido proceso, la condición de inocente, su libertad y el debido proceso que encierra una gama de principios, derechos y garantías que amparan a los procesados o investigados, quienes van a ser juzgados por la supuesta comisión de un delito, se entrelazan directamente entre sí. (Urbano, 2015)

El debido proceso, es una garantía constitucional por el cual se va a verificar que el procesado, quien es considerado inocente aún, goce en todo momento procesal de todos sus derechos, principios y garantías del debido proceso, mientras que, el Estado busca desvanecer esa condición de inocente mediante pruebas debida y legalmente practicadas determinar la culpabilidad y responsabilidad de una persona que presuntamente cometió un delito, y por ende, obtener en una sentencia condenatoria donde finalmente será privado de su libertad, sin que en ningún momento se haya vulnerado el debido proceso. (Urbano, 2015)

El Doctrinario Zavala, nos menciona que:

La situación jurídica de inocencia del justiciable en relación con la conducta que se está juzgando, va desapareciendo y en cambio, comienza a vislumbrarse la situación jurídica de culpabilidad hasta que, dictada la sentencia condenatoria, habiéndose ejecutoriado esta, la situación jurídica de inocencia, en el caso concreto que se juzgó, desaparece para ser remplazada por la situación jurídica de culpabilidad. (Baquerizo, 2004, pág. 201) (Urbano, 2015)

En el caso concreto, Zavala refiere a que mientras el Estado garantiza que se le reconoce a un procesado como inocente hasta que mediante sentencia ejecutoriada se desvirtúe dicha calidad, el mismo Estado mientras reconoce esa calidad de inocente, se encarga de establecer y buscar determinar la culpa de esa persona, a fin de establecer su culpabilidad y desvanecer su condición o presunción de inocente. (Urbano, 2015)

En el año 2017, Brenda Lizet Espinosa Salazar realizo Su Disertación Previa A La Obtención Del Título De Abogada en la Pontificia Universidad Católica Del Ecuador con el tema: “CONCURSO REAL DE INFRACCIONES FRENTE A LA

PROPORCIONALIDAD DE LA PENA EN UN ESTADO CONSTITUCIONAL DE DERECHOS Y JUSTICIA”, en donde dicho trabajo citaba a varios autores que manifestaban lo siguiente: (SALAZAR, 2017)

Para entender el concurso real e ideal de infracciones, tenemos que diferenciar los dos modos que nos señala el Código Orgánico Integral Penal, y establecer las circunstancias en las que se podría aplicar o no el concurso real o ideal de infracciones y su correcta aplicación en cualquiera de sus tipos, el doctrinario Zaffaroni dice que:

“Cuando un sujeto comete un delito solo puede aplicársele una pena, en tanto que si ha cometido varios delitos habrá lugar para la imposición de varias penas, y ello por cuanto de mediar una conducta habrá un delito, y cuando haya varias conductas habrá varios delitos.” (Zaffaroni, 2014, pág. 669)

Por lo tanto, entendemos que se aplicaran varias penas, por cada delito que se indaguen con el fin de lograr demostrar la materialidad y autoría de la persona procesada, los operadores de justicia competentes en materia penal aplicaran la sanción que corresponde al delito conforme se encuentre dispuesto en la legislación penal.

Durante la vigencia del Código Penal de 1971 y el Código de Procedimiento Penal de 2000, si un sujeto cometía varios delitos dependiendo del caso aplicaban las reglas para concurrencia de infracciones, contenidas en el artículo 81 del Código Penal, sin embargo, no existía una diferenciación precisa sobre los tipos de concurso que existen, y la determinación de la sanción que abarca los diferentes delitos, dependía de las penas que el Código Penal determinaba para los delitos sean estas de prisión, reclusión, reclusión mayor, etc. (SALAZAR, 2017, pág. 3)

En los tiempos anteriores al Código Orgánico Integral Penal casi todos los procesos en los que existía concurrencia de varias infracciones, se investigaba por costumbre el delito que tenía la mayor sanción o pena, entonces el Tribunal de Garantías Penales iba a aplicar una única sanción para todas las infracciones realizadas; actualmente con la vigencia del COIP en su artículo 20 se refiere al concurso real de infracciones, el cual tiene el fin de que se investiguen y se juzguen todos los delitos cometidos por el sujeto activo “victimario”, y por lo tanto estas infracciones tienen que tener el carácter de autónomas e independientes, con el fin de que no quedé en la impunidad ninguna infracción cometida por el sujeto activo, obviamente beneficiando al sujeto pasivo “víctima” que busca justicia sobre todos los posibles perjuicios y laceraciones que han causado un perjuicio a sus

derechos garantizados en nuestra legislación penal; cabe recalcar que cuando se comete un delito no solo se debe tomar en consideración por encima de todo a la víctima, también se deben de tomar en cuenta los derechos y garantías de las que goza el infractor quien no por lacerar la norma pierde sus derechos a un juicio justo.

Si una persona comete varios delitos se presentan dos supuestos; primero cuando un único acto lesiona varios bienes jurídicos (concurso ideal) y segundo cuando se trata de varios actos que de forma autónoma e indistinta lesionan varios bienes jurídicos (concurso real), por lo tanto, pueden aparecer confusiones por lo que hay que tener claro lo que implica un único acto y qué se considera como varios.

El hombre en su vida diaria realiza movimientos corporales que en conjunto se pueden considerar como una sola acción, lo mismo ocurre al momento de que se comete un delito, pues varias acciones pueden ser vistas como un solo delito o como varios. A pesar de que la definición del delito a lo largo de los años ha generado polémica tomaré en cuenta una de las definiciones más acertadas y completas, del jurista Mir Puig, quien considera todos los elementos del delito y permite entender de una manera más clara lo que es. (SALAZAR, 2017, pág. 4)

Según Santiago Mir Puig (2015, pág. 148) el delito es “un comportamiento humano típicamente antijurídico y culpable, añadiéndose a menudo la exigencia de que sea punible”, esta definición abarca todos los elementos, es decir que se trata de una manifestación externa de la voluntad de una persona, que se encuentra tipificado en una norma y evidentemente se trata de una actuación contraria a la ley, si una persona incurre en esa conducta estará sujeta a una imputación personal y se le podrá aplicar una sanción que se encuentre prevista en el mismo cuerpo normativo. (SALAZAR, 2017) (Puig, 2015, pág. 148)

*El elemento que se debe tomar en consideración es el comportamiento humano, misma que es penalmente relevante, y tener varias interpretaciones y no solo debe entenderse cómo un movimiento corporal único realizado por una persona, en realidad puede estar compuesto de varios elementos y, tratarse de un conjunto de acciones, esto es en el sentido positivo, sin embargo la conducta o comportamiento humano, también tiene un sentido negativo, es por esto que hay hechos comisivos y omisivos, *“invirtiendo los términos, el concepto negativo, para buscar un supra concepto común, en el delito omisivo defina la acción, no por la conducta activa en sí, sino por la no*

realización de la conducta que normativamente hubiera sido la correcta, ósea la de evitar el resultado” (SALAZAR, 2017, pág. 5) (Luzón, 2012, pág. 135)

Es por ello que la no realización de una conducta o el no actuar frente a una situación también puede tratarse de un delito, dependiendo de cómo se encuentra tipificado en la norma, para aclarar el tema me permito utilizar un ejemplo, en el supuesto de que a un hospital llega un paciente con una herida de bala en el pecho cerca del corazón y se requiere sea operado de inmediato a fin de extraer la bala, y salvarle la vida, el médico de turno decide operarlo, sin embargo por la premura y a fin de atender a la gran cantidad de heridos que hay en la sala de urgencias sin tomar precauciones termina rápidamente la operación para extraer la bala y deja una gasa dentro del paciente, lo cual le provoca una infección grave y debido a su mal estado fallece, entonces nos encontramos frente a un caso de negligencia médica ya que por la acción que realizó el doctor de turno esta persona falleció. (SALAZAR, 2017, pág. 5)

En un segundo supuesto bajo las mismas condiciones el médico pudiendo operarlo, al darse cuenta de que existen muchos pacientes decide NO proceder con la cirugía para extraer la bala a la persona herida y a causa de esto fallece, entonces debido a que el médico no realizó lo que tenía que hacer provocó la muerte de una persona y también se trata de una negligencia médica, pero en este caso por omisión. (SALAZAR, 2017, pág. 5)

Para que en determinadas circunstancias la falta de actuación de un sujeto sea considerado como un delito hay que tomar en cuenta la forma en la que se tipifico o si la normativa penal contempla el delito en su forma omisiva, es decir cuando se configura el tipo penal en su forma negativa, por el no actuar del sujeto activo, entonces el delito en sentido negativo puede ser por omisión o por comisión por omisión. (SALAZAR, 2017)

2.1.8 Concurso de Delitos

Los delitos que se trataron atrás tienen en común que pese a que se trate de una pluralidad de infracciones, se los unifica y se trata de un solo proceso, y por ende lo que se juzgará será solo por una sola infracción, pero hay veces que se presentan situaciones en las que pese a que exista pluralidad de infracciones no se las puede unificar bajo un mismo tipo penal, por lo que se trata de diferentes infracciones, y entonces tenemos varios

delitos autónomos e independientes, y por lo tanto estamos tratando con un concurso o concurrencia de delitos (SALAZAR, 2017)

“la realización de un comportamiento (o de varios) puede caer dentro del ámbito de regulación de diferentes tipos penales... ante esta situación tenemos que decidir cómo se presenta la relación entre las infracciones a efectos de determinar no solo la imputación del hecho, sino también la pena aplicable al caso concreto” (García Cavero, 2012, pág. 763)

Pese a que estamos frente a pluralidad de acciones, estas carecen de unidad de sentido típico, únicamente coinciden en el tiempo en el cual han sido cometidos, por lo que se trata de una pluralidad de delitos (SALAZAR, 2017)

2.1.9 Concurso Real de Delitos

Nuestra normativa penal nos lo menciona en su artículo 20 *“Cuando unapersona le son atribuibles varios delitos autónomos e independientes se acumularán las penas hasta un máximo del doble de la pena más grave, sin que por ninguna razón exceda los cuarenta años”* (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Cuando las infracciones se realizan en el tiempo y no es posible contemplar todo su peso aplicando un solo tipo penal, se tiene que tomar en consideración a los delitos y a los hechos aislados, proveído de sentido típico; para así apreciar todos los delitos por separado. Ejemplo:

es el caso en el que un sujeto A entra a un banco y amenaza a los empleados del banco para que le entreguen el dinero, una vez que obtiene lo que buscaba sale huyendo, pero se lleva a uno de los empleados del banco, y lo retiene durante dos semanas y durante este tiempo debido a los malos tratos que recibió el empleado le ocasionan una lesión permanente, en este caso el delincuente será juzgado por tres delitos, en primero lugar por robo, en segundo lugar secuestro y en tercer lugar por lesiones permanentes, se lo puede juzgar dentro de un mismo proceso, pero es necesario que se separen los delitos, ya que no existe una infracción que englobe todas estas acciones, se tendrá que hacer una investigación previa a fin de recabar pruebas que permitan demostrar el hecho e imponer una pena. (SALAZAR, 2017, pág. 12)

Para definir si estamos frente a un concurso de delitos o no se debe determinar si al producirse varios hechos estos implican unidad en sentido típico, al cometerse en

una misma línea de tiempo, pero en el caso de que no exista unidad en sentido típico se debe considerar si se está cometiendo varios delitos que son autónomos e independientes entre sí, esto depende como se encuentre tipificado cada delito, silas diversas acciones que ha realizado un sujeto se subsumen en distintas infracciones, se puede hablar de concurso real de delitos, pero también es fundamental que estas diversas acciones sean independientes una de la otra de tal forma que no se confunda con el concurso ideal. (SALAZAR, 2017, pág. 12)

“Existe Concurso Real, si el autor, al llevar a cabo varios delitos independientes, ha creado los presupuestos de su enjuiciamiento simultaneo” (Cobo del Rosal, 1984, pág. 647)

Siempre que hablemos de concurso real de infracciones nos vamos a enfrentar a varios delitos que son autónomos e independientes, es decir que según como fueron cometidos no guardan unidad de sentido típico, ni si quiera de forma parcial, por lo que frente a esta situación, el Derecho Penal se encuentra en la obligación imperante de brindar una solución, que para el presente caso es aplicar el concurso real, es decir que por cada delito se impone la sanción correspondiente con el fin de acumular todas las penas lo cual implica que no se va a dejar en la impunidad ninguna acción cometida que se encuentre tipificada en la ley penal. (SALAZAR, 2017, pág. 13) (Falconí, 2014, pág. 210)

2.1.10 Concurso Ideal de Delitos

Nuestra normativa penal nos lo menciona en su artículo 21 “*Cuando varios tipos penales son subsumibles a la misma conducta, se aplicará la pena de la infracción más grave.* ” (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Se puede afirmar que hay cierta unidad de la actuación, en virtud de que hay una coincidencia temporal, pero aparte de esto hay que considerar, que se trata de delitos autónomos que no se pueden englobar en un solo delito, como el caso en el que un sujeto entra a una tienda con el propósito de robarse la caja chica, el dueño de la tienda al percatarse de la situación se acerca, y el infractor toma la caja chica bruscamente para golpear al dueño de la tienda provocándole lesiones muy graves, y posteriormente sale corriendo, en este caso existen dos delitos, uno de lesiones y otro por robo, sin embargo se cometen a través de dos acciones que se vinculan, aquí lo

que se juzga es por el delito que tenga la pena más grave. (SALAZAR, 2017, pág. 13)

“En el concurso ideal de delitos la misma conducta penalmente relevante realiza varios tipos penales, que pueden ser de la misma o de distinta naturaleza o que permite diferenciar los casos de concurso ideal de delitos (infracciones a la misma ley penal) de los casos de concurso ideal heterogéneo (infracciones a distintas leyes penales)”. (SALAZAR, 2017, pág. 13) (García Caveró, 2012, pág. 781)

El concurso ideal de delitos necesariamente va a presuponer unidad de acción, que como lo que habíamos revisado anteriormente, quiere decir que, con una misma acción, se lesionan dos o más bienes jurídicos protegidos, nos enfrentamos a varios delitos distintos y autónomos. Para que exista concurso ideal de delitos según Percy García Caveró puede ser en los siguientes casos (SALAZAR, 2017, pág. 13)

Identidad Completa: ocurre cuando los diversos tipos penales concurren plenamente en la misma acción

Identidad parcial: esta puede darse hasta la fase de agotamiento de un delito, y debe tratarse de acciones que busquen asegurar el ataque a un bien

Identidad por vinculación: aquí existen dos acciones independientes, pero se vinculan por medio de otra acción.

Una vez verificado la existencia del concurso ideal de infracciones, únicamente se va a imponer la pena del delito más grave, a fin de proteger el bien jurídico más importante. (García Caveró, 2012, págs. 781-783) (SALAZAR, 2017)

2.1.11 Diferencia entre Concurso Real y Concurso Ideal

Cuando hablamos de pluralidad de conductas, abarca varias acciones u omisiones que son penalmente relevantes, pero depende como se desarrolle cada situación, para que el juez pueda determinar qué tipo de concurso aplicar y consecuentemente la sanción adecuada. (SALAZAR, 2017, pág. 14)

En el concurso ideal el infractor actúa bajo la “idea” de una única acción que afecta varias normas penales, existe unidad de acción, pero hay pluralidad de infracciones a la ley, como se explicó anteriormente a través de un mismo acto se

cometen varios delitos, se sanciona con la pena del delito más grave, sea el caso de concurso ideal homogéneo o heterogéneo, se trata de una única pena correspondiente a un solo delito que es el más grave pese a que se haya comprobado la existencia de varias infracciones, ya que se trata de una sola acción que ha provocado que existan varios delitos o bien de varias acciones que tienen una vinculación entre sí pero aun así se trata de varias infracciones. (SALAZAR, 2017, pág. 14) (Jescheck, 2002, pág. 774)

Mientras que en el concurso real no nos enfrentamos a una única acción, son actos independientes que lesionan varios bienes jurídicos y por ende se trata de delitos distintos, y se vuelve irrelevante la conexión entre las infracciones concurrentes la finalidad del sujeto activo es la de cometer varias infracciones a diferencia del concurso ideal, que actúa bajo la premisa de que con sus actos provocara un único resultado (un delito en particular). Con relación a la sanción que se puede imponer se trata de una acumulación aritmética, se suman las penas de cada delito, depende de cada legislación que exista un límite o no de hasta cuantos años se pueden sumar penas (SALAZAR, 2017, pág. 14)

2.1.12 Índices De Accidentes De Tránsito En La Comunidad Andina, 2007-2016

El presente informe que analizaremos en su parte pertinente nos refleja las estadísticas anuales de accidentes de tránsito de los países de la Comunidad Andina, misma en la que nuestro País Ecuador es miembro, estas estadísticas son de carácter descriptivas acerca los accidentes de tránsito sucedidos por modo de transporte terrestre, como el saldo trágico de muertos y heridos, además tasas e indicadores de accidentalidad vial, muertos y heridos por cada 100 mil habitantes y por cada mil vehículos, clase de accidentes de tránsito, así como la causa del suceso. (Andina, 2017, pág. 5)

Accidentes De Tránsito Por Cada 100 Mil Habitantes en la CAN

En el año 2016, la tasa de accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes en la Comunidad Andina se situó en 322,6 representando una disminución de 33,7 accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes que el año anterior, como se puede observar en el siguiente cuadro (Andina, 2017, pág. 6)

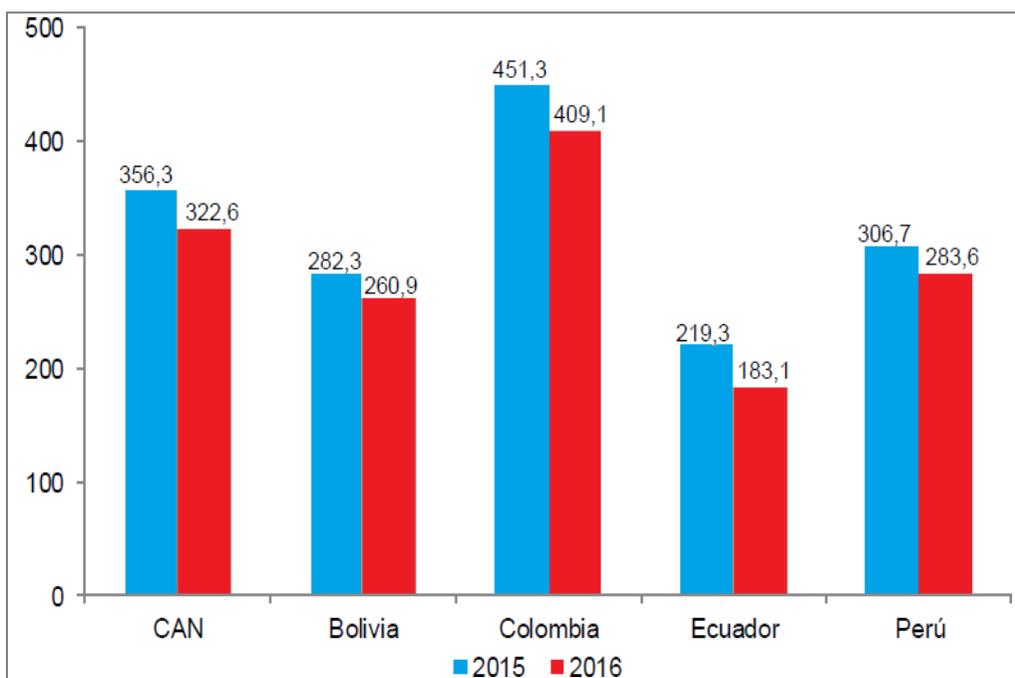


Figura 1. Accidentes De Tránsito Por Cada 100 Mil Habitantes en la CAN.
Fuente: Índices De Accidentes De Tránsito En La Comunidad Andina, 2007-2016
Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Colombia presentó una tasa de 409,1 accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes en el año 2016, por encima del promedio comunitario, sin embargo, comparado con el año anterior significó un descenso de 42,2 accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes. (Andina, 2017, pág. 7)

El Perú presentó una tasa de 283,6 accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes en el 2016, menor en 23,1 accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes que el año anterior e inferior al promedio comunitario. (Andina, 2017, pág. 7)

Por otro lado, en Bolivia y Ecuador se registraron las menores tasas con respecto al 2015, en Bolivia la tasa de accidentes por cada cien mil habitantes pasó de 282,3 en el año 2015 a 260,9 en el 2016, lo que significó 21,4 puntos menos; similar comportamiento presentó Ecuador al pasar de 219,3 en el año 2015 a 183,1 en el año 2016, menor en 36,2 accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes que el año anterior, como se observa en el gráfico 8. (Andina, 2017, pág. 7)

Heridos En Accidentes De Tránsito Por Cada Mil Vehículos.

Por otro lado, en los últimos diez años, los Países Miembros de la CAN registraron disminuciones importantes en los heridos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos, Bolivia pasó de 19,3 en el año 2007 a 9,1 heridos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos en el año 2016, lo que significó 10,2 puntos menos que hace diez años. (Andina, 2017, pág. 20)

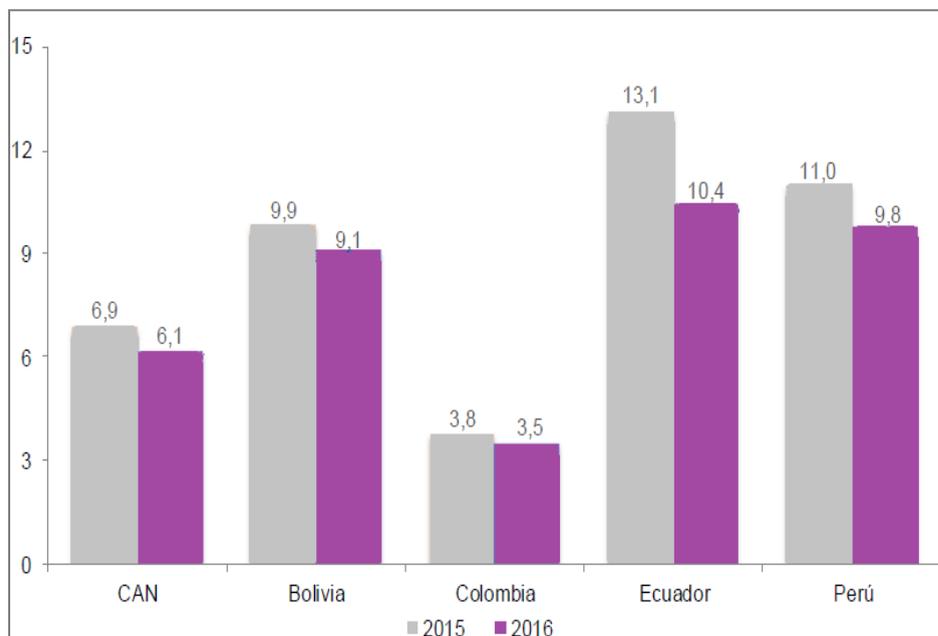


Figura 2. Heridos En Accidentes De Tránsito Por Cada Mil Vehículos.

Fuente: Índices De Accidentes De Tránsito En La Comunidad Andina, 2007-2016

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

En Colombia, la tasa de heridos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos del parque del 2016 fue la más baja de la Comunidad Andina, y del periodo en estudio, se situó en 3,5 heridos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos, como se observa en el cuadro 8, y menor en 5,6 heridos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos que el año 2007. En Ecuador, ésta tasa presentó comportamientos fluctuantes en los últimos diez años, reduciendo en 2,7 heridos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos. (Andina, 2017, pág. 21)

Por su parte, en el Perú, dicha tasa en los últimos diez años descendió en 13,6 heridos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos. Entre el 2007 y 2016, los heridos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos a nivel comunitario

presentaron comportamientos decrecientes, pasó de 13,8 heridos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos en el 2007 hasta descender en el año 2016 a 6,1 heridos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos, lo que significó 7,7 puntos menos que hace diez años (Andina, 2017, pág. 21)

Muertos En Accidentes De Tránsito Por Cada 100 Mil Habitantes

En el año 2016, la tasa de muertos en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes en la Comunidad Andina se situó en 12,1, menor en 0,3 muertos en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes que el año anterior (Andina, 2017)

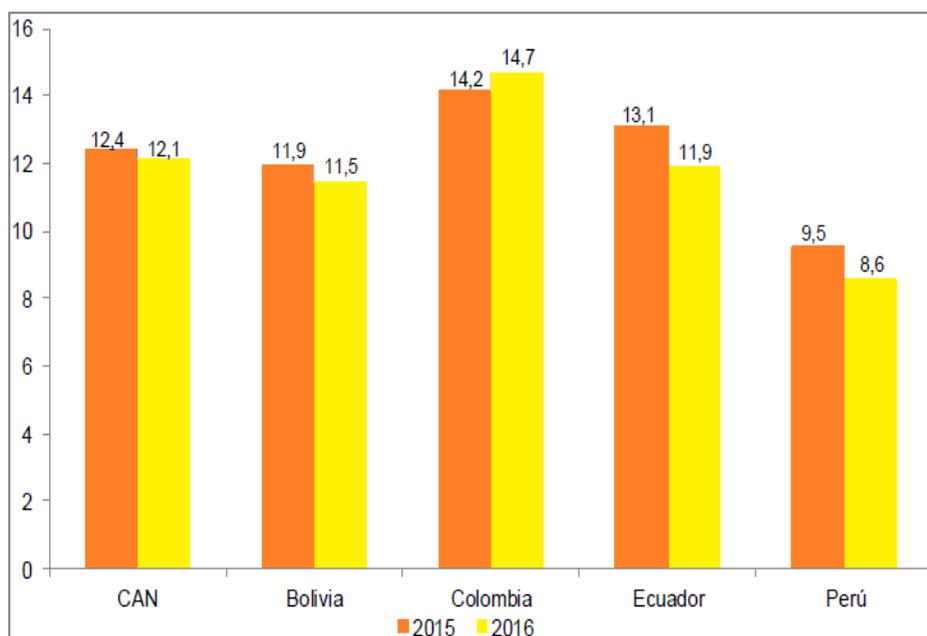


Figura 3. Muertos En Accidentes De Tránsito Por Cada 100 Mil Habitantes.
Fuente: Índices De Accidentes De Tránsito En La Comunidad Andina, 2007-2016
Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

En el Perú, la tasa de muertos en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes en el año 2016 se situó en 8,6, por debajo del promedio comunitario y la tasa más baja de los países que integran la CAN, asimismo, comparado con el año anterior significó una disminución de 0,9 muertos en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes. (Andina, 2017)

Bolivia presentó una tasa de 11,5 muertos en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes, menor en 0,4 muertos en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes que el año anterior; además, la tasa fue inferior al promedio comunitario.

En Ecuador, la tasa de muertos en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes se situó en 11,9 lo que significó 1,2 puntos menos que el año anterior. (Andina, 2017)

Por otro lado, en Colombia, los muertos en accidentes de tránsito por cada cien mil habitantes fueron de 14,7, menor en 0,5 puntos que el año anterior, y por encima del promedio comunitario como se puede observar en el gráfico 28. (Andina, 2017)

Muertos En Accidentes De Tránsito Por Cada Mil Vehículos, Según Países

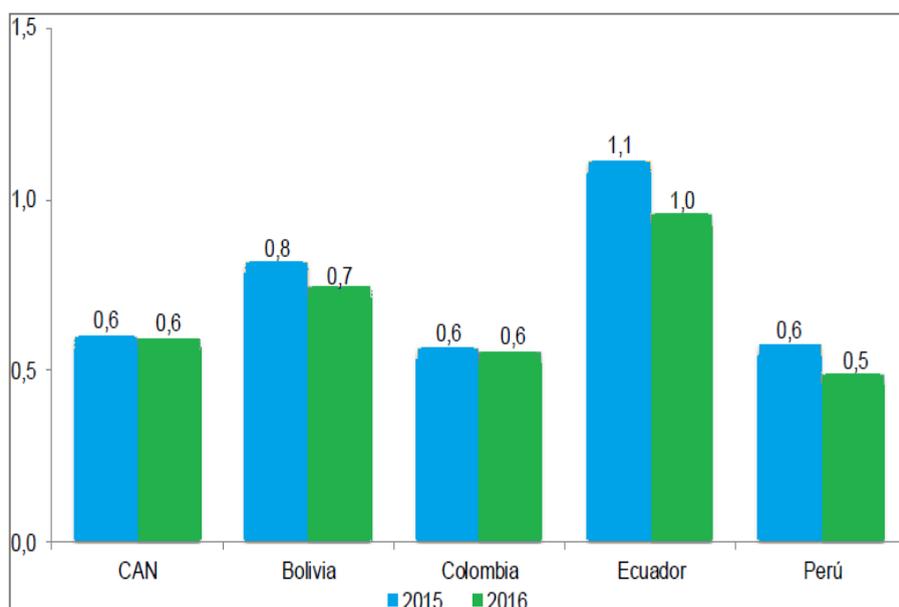


Figura 4. Muertos En Accidentes De Tránsito Por Cada Mil Vehículos, Según Países.
Fuente: Índices De Accidentes De Tránsito En La Comunidad Andina, 2007-2016
Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

En los últimos diez años, los Países Miembros de la CAN registraron disminuciones de consideración en los muertos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos. En Bolivia pasó de 1,5 muertos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos en el año 2007 a 0,7 en el año 2016, lo que significó 0,8 puntos menos que hace diez años. (Andina, 2017)

En Colombia, la tasa de muertos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos del parque en los últimos diez se redujo en 0,5 muertos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos, como se observa en el cuadro 12. (Andina, 2017)

En Ecuador, ésta tasa pasó de 2,0 muertos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos en el 2007 a 1,0 muerto en accidentes de tránsito por cada mil vehículos en el 2016, lo que significó una reducción de 1,0 puntos. (Andina, 2017)

Por su parte, en el Perú, la tasa de muertos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos del parque del 2016 fue la más baja de la Comunidad Andina, y del periodo en estudio, se situó en 0,5 muertos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos, como se observa en el cuadro 12, y menor en 1,1 muertos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos que el año 2007. (Andina, 2017)

Durante el periodo 2007-2016, los muertos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos en la Comunidad Andina presentaron disminuciones, pasó de 1,4 muertos en accidentes de tránsito por cada mil vehículos en el 2007 hasta descender a 0,6 en el año 2016, lo que significó 0,8 puntos menos que hace diez años. (Andina, 2017)

En vista de los datos estadísticos expuestos en los párrafos anteriores, podemos observar que los 4 países que conforman la Comunidad Andina de Naciones, tienen altos índices de accidentes de tránsito, los mismos que tienen varios aspectos desencadenantes y preventivos en los resultados; por ejemplo nuestro país tiene la menor cantidad territorial frente a sus otros vecinos, por lo tanto tenemos una menor producción de accidentes de tránsito; pero si nos fijamos en los datos estadísticos sobre los porcentajes de muertes por accidentes nos percatamos que superamos a nuestro vecinos que son hasta 4 veces más grandes demográficamente y territorialmente.

Esto se debe a las leyes de seguridad de tránsito y leyes penales que norman cada país, es decir que hay países que tienen una legislación más severa en la sanción del cometimiento de algunos delitos y entre ellos está el delito del “Abandono del lugar del accidente o Fuga del lugar del accidente de tránsito”, y de los 4 países miembros de la comunidad Andina de Naciones solo lo tiene tipificado el Perú en el artículo 408 de su código penal, el cual manifiesta *“El que, después de un accidente automovilístico o de otro similar en el que ha tenido parte y del que han resultado lesiones o muerte, se aleja del lugar para sustraerse a su identificación o para eludir las comprobaciones necesarias o se aleja por razones atendibles, pero omite dar cuenta inmediata a la autoridad, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis meses ni mayor de cuatro”*, analizando este tipo penal nos fijamos que solo con el simple de hecho de irse del lugar del

accidente y no ayudar o peor aún no dar noticia de lo ocurrido a la autoridad competente, se estaría incurriendo en un delito de carácter autónomo y por ende diferente al mismo accidente de tránsito causado, por ello la conciencia humanitaria de ayuda en el Perú está mucho más arraigada en sus ciudadanos, y entonces que tienen el índice más bajo de muertes por accidentes de tránsito desde el año 2007 al 2016 según el estudio antes descrito.

2.1.13 Investigación de campo en la Ciudad de Piura-Perú

Por lo anteriormente mencionado, y para sustentar la presente investigación de una manera veraz y coherente; realicé un viaje al país vecino de Perú, hasta llegar a una de sus ciudades más importantes y pobladas demográficamente, esto es la ciudad de Piura la misma que goza de una sucursal del “*Ministerio Público*” y de la “*Fiscalía de la Nación-Distrito Fiscal Piura*” en donde tuve la oportunidad de entrevistar al abogado Gregorio Córdova Huamán mismo que actualmente ocupa el cargo de Fiscal Adjunto Provincial Provisional de Piura.

Conversando sobre el delito del abandono del lugar del accidente o de Fuga del lugar del accidente de tránsito como lo tienen ellos tipificados en su normativa penal, me supo mencionar que el mismo se encuentra ubicado en el artículo 408 en el Capítulo III en la sección de Delitos contra la administración de justicia; manifestando que el principal objetivo de ese tipo penal es que se garantice una correcta aplicación de la administración de justicia en todas las infracciones de carácter de tránsito, siendo este un delito ya de carácter doloso y mas no culposo, como lo son por regla general los delitos de tránsito; es decir que se es posible incluir a este tipo penal dentro de un concurso real de infracciones junto a las consecuencias que pudiesen haber dejado el accidente de tránsito que originó la Fuga del lugar del accidente de tránsito.

Además cabe recalcar las consecuencias positivas que ha dejado para su país este tipo penal y su correcta aplicación desde su punto de vista como titular de la acción penal pública; manifestándome que desde el año 1991 que entró en vigencia su actual Código Penal (29 años) él ha observado que la conducta y el pensamiento social de los conductores, peatones y ciclistas que conforman parte de tráfico en las ciudades de Perú se ha ido transformando debido a que se ha obtenido un compromiso para transitar de manera segura en las calles y por ende así prevenir accidentes y mejorar el libre tránsito; cabe recalcar que la educación vial es de vital importancia para fomentar la conciencia es así que con ella, se puede deliberar cual es la mejor manera de lidiar o tratar con todos los participantes

en el tráfico y ver cuál es nuestra responsabilidad en cada uno de los roles que podamos ocupar, así sabemos qué realizar cuando somos conductores, peatones, ciclistas, etc.

2.2 Marco Conceptual

Presunción de inocencia.- *“Derecho que tienen todas las personas que se considere a priori como regla general que ellas actúan de acuerdo a la recta razón comportándose de acuerdo a los valores, principios y reglas de ordenamiento jurídico”* Por lo tanto este es el principio básico del que goza toda persona que se encuentra inmersa o inmiscuida en algún tipo de proceso judicial (Falconí, 2014, pág. 30)

Delito de tránsito.- *“Es un delito culposo pero dentro de éstos es un delito de peligro, por cuanto es una acción en que involuntariamente resultan daños para las personas y/o cosas”*, En nuestra legislación aparece cuando el sujeto activo pasa el límite mínimo 2 salarios básicos unificados del trabajador en general por daños materiales o cuando por su defecto producto de su conducta existan heridos o muertos. (González E. , 1990, pág. 12)

Conductor.- *“Persona que guía un vehículo de una parte a otra”* Es decir es una persona que está controlando un vehículo a motor a combustión para trasladarse de un punto A hacia un punto B. (Española, 2004)

Culpa.- *“Debe ser concebida como violación de un deber más o menos específico, pero en ningún caso como un puro defecto intelectual consistente en no haber previsto”* ,Es decir que un hecho se pudo prever pero por impericia e inobservancia de la persona junto a la violación de la norma, se ocasiono un accidente de tránsito. (Soler, 1945, pág. 214.) (Urbano, 2015)

Dolo. - *“Engaño, fraude, simulación”* Es decir que existe una voluntad premeditada para el cometimiento de un acto cuando se sabe que es un tipo punible. (Cabanellas de Torres, 1993)

Peatón. - *“Persona que va a pie por una vía pública”* Es decir cualquier persona que vaya haciendo uso de la calzada, sea esta vereda, aceras cruces peatonales y demás espacios de libre tránsito públicos. (RAE, 2020)

2.3 Marco legal

El conjunto de normas que regulan nuestro Estado ecuatoriano tienen un orden jerárquico, mismo que nace de la Constitución de la República del Ecuador, por lo tanto

este conjunto de normas que enumera nuestra Constitución garantizan el efectivo ejercicio de los derechos de los individuos que conformamos el Estado ecuatoriano, pero así también cuando el Estado se siente vulnerado en sus Derechos este puede hacer uso de las mismas normas cuando se sienta violentado por la ciudadanía o miembros de la sociedad.

Convención Americana sobre Derechos Humanos, o conocida como Pacto de San José, debido al lugar en donde fue suscrita, misma que fue registrada en San José, Costa Rica el 22 de noviembre de 1969 siendo vigente desde el 18 de julio de 1978. La cual fue debidamente ratificada por nuestro país Ecuador el 8 de diciembre de 1977. (Unidas, 1969)

“Artículo 22. Derecho de Circulación y de Residencia”

Toda persona que se halle legalmente en el territorio de un Estado tiene derecho a circular por el mismo y, a residir en él con sujeción a las disposiciones legales. (Unidas, 1969)

“Artículo 25. Protección Judicial”

1. Toda persona tiene derecho a un recurso sencillo y rápido o a cualquier otro recurso efectivo ante los jueces o tribunales competentes, que la ampare contra actos que violen sus derechos fundamentales reconocidos por la Constitución, la ley o la presente Convención, aun cuando tal violación sea cometida por personas que actúen en ejercicio de sus funciones oficiales. (Unidas, 1969)

2.3.1 CONVENCIÓN SOBRE LA CIRCULACIÓN POR CARRETERAS

El Ecuador se adhirió al presente instrumento internacional por Decreto Ejecutivo de 11 de junio de 1962, habiéndose realizado el depósito correspondiente el 26 de septiembre del precitado año. (unidas, 1949)

“Artículo 7 Todos los conductores, peatones y demás usuarios de la carretera, deberán obrar de tal modo que no constituyan peligro u obstáculo para la circulación y de evitar toda conducta que pueda causar daño a las personas o a la propiedad pública o privada.” (unidas, 1949)

Hemos revisado las principales normas internacionales sobre derechos humanos y materias de tránsito a las cuales nuestro país integra en su ordenamiento jurídico interno;

por lo tanto es de suma importancia nombrar a las leyes internas pertinentes dentro de nuestra investigación, por lo que empezaremos con la Constitución de la República del Ecuador en donde sus artículos “*Artículo 1.- Principios Fundamentales; Derechos de libertad Artículo 66; Derechos de protección Artículo 75 y 76; Procedimientos Legislativos Artículo 132.-; Seguridad Jurídica efectiva Artículo 82.-*” Artículos en donde se nos garantiza una correcta tutela judicial efectiva. (ECUADOR, 2008)

Los antes mencionados artículos constitucionales velan por el ejercicio correcto de un debido proceso y van de la mano con las leyes conexas en materia penal como lo es el Código Orgánico Integral Penal que en sus artículos "*Artículo 4.- Dignidad Humana; Principios procesales Artículo 5; Concurso real de infracciones Artículo 20; Concurso ideal de infracciones Artículo 2; Dolo Artículo 26; Artículo 374 Agravantes en infracciones de tránsito Numeral 3*" (Código Orgánico Integral Penal, 2014)

Y finalmente debemos mencionar al Código Orgánico de la Función Judicial, el cual en su artículo 28 nos menciona la obligatoriedad de administrar justicia que tienen los jueces y juezas de nuestro país para con el sistema judicial ecuatoriano. (JUDICIAL, 2009)

2.3.2 Derecho o legislación comparada

EEUU. - Todos los estados tienen leyes que cubren accidentes de golpes y huidas. En general, un golpe y una carrera se producen cuando un conductor se ve involucrado en un accidente con un peatón, otro automóvil o un objeto fijo, y abandona la escena sin identificarse o prestar ayuda a cualquier persona que pueda necesitar ayuda. La definición de golpear y correr generalmente no incluye fallas. La violación se comete cuando el conductor abandona la escena, independientemente de si él o ella causaron el accidente. Sin embargo, la mayoría de los estados permiten que un conductor abandone temporalmente la escena para obtener ayuda de emergencia. (Mayedonchi, 2015) (traffic.findlaw, s.f.)

Las sanciones por abandonar la escena de un accidente incluyen multas y tiempo en la cárcel y pueden clasificarse como delitos menores o graves. Por lo general, un delito grave golpea y corre cuando un conductor abandona la escena de un accidente en el que un conductor o peatón ha resultado herido. Además, un conductor que abandona la escena de un accidente también puede tener su licencia suspendida. A

continuación hay enlaces para golpear y ejecutar las leyes estatales. (traffic.findlaw, s.f.) (Mayedonchi, 2015)

En el estado de Florida, el hit and run o para nosotros el abandono del lugar del accidente está sancionado con prisión de 60 días si como resultado del siniestro es sólo daño a la propiedad, mientras que si el siniestro provoca heridos o muertos la sanción constituiría un delito de primer grado con una pena máxima de 5 años de prisión. (Mayedonchi, 2015) (Sections)

España. - En España por su parte los delitos contra la seguridad vial se introducen por la Ley del 9 de mayo de 1950 llamada “Ley Penal del Automóvil” y en el año 1967 se incorporan directamente al Código Penal. La letra original de la ley data del Código de Circulación de 1934, que rezaba: *“Todo conductor de un vehículo cualquiera, que sabiendo que ha causado u ocasionado un accidente, no se pare, escape o intente escapar para eludir la responsabilidad penal o civil en que pueda haber incurrido, será castigado con 100 pesetas de multa, sin perjuicio de las demás responsabilidades que resulten de la aplicación de las Leyes vigentes.”* (Mayedonchi, 2015)

China. - En la Ley de Seguridad Vial de China sancionada en 2003 se pena la violación al deber de detenerse luego de un accidente con la revocación de por vida de la licencia de conducir (artículo 101), mientras que si en el accidente hay heridos graves, muertos, o grave daño a la propiedad, se suma pena de prisión por 3 a 7 años. (Mayedonchi, 2015) (Safety, s.f.)

Alemania. - En el Derecho alemán, el artículo 142 del Código Penal vigente dispone las obligaciones del conductor involucrado en un accidente. No requiere la existencia de peligro para la vida humana, ni de una lesión efectiva a tal bien, e incluso omite la necesidad de que haya una lesividad significativa al patrimonio de la víctima: *“Alejamiento no permitido del sitio del accidente: Un partícipe en un accidente de tráfico que luego de un accidente se aleje del sitio del accidente, antes de que él haya facilitado a favor de los otros partícipes y de los damnificados la identificación de su persona, de su automóvil y la manera de su participación por medio de su presencia y de la manifestación de que él ha participado en el accidente, o haya esperado un tiempo adecuado según las circunstancias, sin que nadie haya estado dispuesto a efectuar las identificaciones será castigado con pena privativa de la libertad hasta tres años o con multa.”* (Mayedonchi, 2015) (López Díaz, 1999)

Canadá. - En Canadá por su parte, el incumplimiento de detenerse en la escena del accidente (Sección 252 del Criminal Code of Canadá) conlleva las sanciones más duras del derecho comparado. El supuesto más beneficioso es que se evada la obligación solamente para evadir la responsabilidad civil o penal emergente del hecho, en cuyo caso el máximo de la pena de prisión asciende a 5 años. Si además, hubo un herido en el hecho y puede probarse que el agente conocía esto, el máximo asciende a 10 años. En el último supuesto, si se produce la muerte de la víctima, el máximo de la pena asciende a prisión perpetua. (Mayedonchi, 2015) (Canada)

Perú.- Fuga del lugar del accidente de tránsito.- El que, después de un accidente automovilístico o de otro similar en el que ha tenido parte y del que han resultado lesiones o muerte, se aleja del lugar para sustraerse a su identificación o para eludir las comprobaciones necesarias o se aleja por razones atendibles, pero omite dar cuenta inmediata a la autoridad, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis meses ni mayor de cuatro años y con noventa a ciento veinte días- multa." (Perú)

CASO SOBRE FUGA DEL LUGAR DEL ACCIDENTE DE TRANSITO EN PERÚ.

“Seis Meses De Prisión Preventiva Para Conductor Que Atropelló A Joven De Manera Imprudente En Los Olivos”

Antonio Mercado Iturrarán será procesado en un penal por los delitos: 'Lesiones culposas', 'Omisión de socorro y exposición al peligro' y 'Fuga en accidente de tránsito'.

INDEPENDENCIA. Luego de realizarse la audiencia pública de Prisión Preventiva, solicitada por la fiscalía para Antonio Mercado Iturrarán, imputado por los presuntos delitos 'Lesiones culposas', 'Omisión de socorro y exposición al peligro' y 'Fuga en accidente de tránsito', en agravio de Bethsabé Rebeca Villena Calderón; el Juzgado Penal de Turno Permanente de la Corte Superior de Justicia de Lima Norte (CSJLN), a cargo del magistrado, Enrique Pardo del Valle, declaró fundada dicha solicitud por SEIS MESES.

El hecho ocurrió el pasado 12 de octubre, a las 18.00 horas, cuando la agraviada (Bethsabe Villena), se encontraba esperando un vehículo en una de las aceras principales de la cuadra 7 de la Av. Naranjal, en el distrito de Los Olivos; intempestivamente una furgoneta de placa de rodaje AAI-809, conducido por Antonio Mercado Iturrarán, retrocede sin darse cuenta que la víctima se encontraba en la vereda, arrastrándola y causándole lesiones graves.

Se conoció que el sindicado, lejos de auxiliarla, se dio a la fuga. Los vecinos y testigos del hecho lograron seguirlo 2 kilómetros hasta llegar a la Av. Panamericana Norte con el cruce de Alfredo Mendiola; altura del centro comercial 'Plaza Norte', donde es capturado luego de haber ingresado por distintas calles en sentido contrario del carril, evadiendo a la policía y serenazgo.

El representante del Ministerio Público, instó que el comportamiento del imputado demuestra la gravedad del hecho, más aún al cumplirse un concurso real de delitos (suma de penas por varios delitos).

Por su parte, el abogo del imputado, mencionó que su patrocinado está arrepentido de su aptitud y reconoce en todo momento los hechos ocurridos la tarde del accidente. Resaltó, además, que su defendido no previó la magnitud de su acción y está dispuesto a resarcir los daños ocasionados.

Indicó que inicialmente ya se ha depositado, en favor de la víctima, una suma de dinero en el Banco de la Nación para que cubra algunos gastos de la clínica donde fue atendida. Manifestó que también está dispuesto a entregar una reparación civil según se acuerde en el proceso.

Agregó que dispone de un terreno el cual está dispuesto a vender o traspasar a la víctima para resarcir el hecho, que a su parecer fue un caso fortuito.

Mercado Iturrarán, declaró que nunca en su vida había ocasionado este tipo de accidente. Admitió que su accionar estuvo mal justificando que entró en pánico luego que la gente comenzó a tirarle piedras, motivo por el que huyó.

Mientras tanto y en la actualidad, la agraviada se encuentra internada en un hospital por una serie de lesiones de consideración, siendo diagnosticada con 100 días de incapacidad. Se conoció que requerirá varias operaciones debido a las fracturas que le fueron generadas.

Finalizada la audiencia, la fiscalía se encontró conforme con la decisión de la judicatura de turno, mientras que la defensa del imputado se reservó el derecho ante la decisión emitida por el juez.

El magistrado de Turno Penal, dictó esta medida cautelar de prisión preventiva debido que el acusado dispone de una acusación de tres delitos, 'Lesiones culposas', 'Omisión de socorro y exposición al peligro' y 'Fuga en accidente de tránsito', los cuales sumando las penas superarían los cuatro años; además de la posibilidad del peligro de fuga.

Por otro lado, el acusado al aceptar su culpa y disponibilidad para resarcir a la víctima, deberá cumplirla a cabalidad, caso contrario todo incumplimiento se reflejará al momento de emitirse la sentencia.

Por lo tanto, podemos observar como en la legislación peruana se aplica de una manera deliberada el concurso real de delitos en un mismo proceso penal, esto sería en nuestro país el delito de lesiones y el abandono del lugar del accidente solo como agravante y si es que logra ser considerado al final de la decisión del juez.

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1 Metodología

En la investigación que estamos realizando usaremos los siguientes métodos:

3.1.1 Método Deductivo:

Se habla del método deductivo para referirse a una forma específica de pensamiento o razonamiento, que extrae conclusiones lógicas y válidas a partir de un conjunto dado de premisas o proposiciones. Es, dicho de otra forma, un modo de pensamiento que va de lo más general (como leyes y principios) a lo más específico (hechos concretos). (Raffino, concepto.de, 2019)

- **Aplicación en la presente investigación:** En la presente investigación, el método antes mencionado ha sido usado y aplicado mediante el análisis de las diferentes leyes y normas internacionales y nacionales como la declaración de los Derechos Humanos, Convención Sobre La Circulación Por Carreteras, la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Integral Penal, además del derecho comparado de diferentes naciones extranjeras, mismas que han ayudado como fundamento clave para lograr una correcta conclusión, misma que sería la correcta implementación del abandono del lugar de accidente como un tipo penal autónomo y no solo como un agravante a una infracción principal en nuestra legislación, apegándonos a los resultados que tienen naciones extranjeras con menores muertes por accidentes de tránsito.

3.1.2 Método Inductivo:

El método inductivo es un proceso utilizado para poder sacar conclusiones generales partiendo de hechos particulares. Es el método científico más usado. El inductivismo va de lo particular a lo general. Es un método que se basa en la observación, el estudio y la experimentación de diversos sucesos reales para poder llegar a una

conclusión que involucre a todos esos casos. La acumulación de datos que reafirmen nuestra postura es lo que hace al método inductivo. (Raffino, Método inductivo, 2019)

- **Aplicación en la presente investigación:** En la presente investigación, el método antes mencionado ha sido usado y aplicado mediante el estudio de diversas problemáticas sociales nacionales e internacionales, mismas que identificadas y analizadas entre sí, no dan como resultado una sola propuesta de tipificación del abandono del lugar del accidente en la norma pertinente (COIP). Otra forma en que empleamos el método inductivo fue con la recolección de diversos criterios estadísticos internacionales y nacionales; los mismos que nos permiten develar la intención general del presente proyecto.

3.2 Tipo de investigación

3.2.1 Histórico:

El método histórico o investigación histórica es un proceso de investigación empleado para reunir evidencia de hechos ocurridos en el pasado y su posterior formulación de ideas o teorías sobre la historia. (Ramírez, s.f.)

- **Aplicación en la presente investigación:** En la presente investigación se ha utilizado este tipo investigación histórica debido a que se han establecido los orígenes del abandono del lugar del accidente desde antes de su tipificación en la antigua Roma hasta su inserción en los cuerpos legales del siglo 20, esto con el objetivo de comprender de una manera cronológica su evolución histórica hasta nuestros tiempos contemporáneos.

3.2.2 Documental:

La investigación documental es una técnica que consiste en la selección y compilación de información a través de la lectura y crítica de documentos y materiales bibliográficos, bibliotecas, bibliotecas de periódicos, centros de documentación e información. (Baena, 1985)

- **Aplicación en la presente investigación:** Se ha aplicado este tipo de metodología de la investigación debido a que mediante las distintas fuentes históricas, legales

y documentales en las que se ha analizado el abandono del lugar del accidente se ha podido visualizar y obtener una mejor y eficaz conceptualización de la misma, cabe recalcar que las mismas constan en la sección de referencias bibliográficas del presente trabajo.

3.2.3 Explorativa:

Corresponde al primer acercamiento a un tema específico antes de abordarlo en un trabajo investigativo más profundo. Se trata de un proceso para tener información básica relacionada con el problema de investigación. (Ortiz, s.f.)

- **Aplicación en la presente investigación:** En la presente investigación, al ser el abandono del lugar del accidente poco estudiado en la legislación penal ecuatoriana, se puede mencionar que se ha indagado con técnicas correctas de recolección de datos nacionales e internacionales con el objetivo de determinar y agilizar al lector la idea correcta del abandono del lugar del accidente antes mencionado.

3.2.4 Descriptiva:

El método descriptivo es uno de los métodos cualitativos que se usan en investigaciones que tienen como objetivo la evaluación de algunas características de una población o situación en particular. En la investigación descriptiva, el objetivo es describir el comportamiento o estado de un número de variables; con mucha frecuencia las descripciones se hacen por encuestas (okdiario, s.f.)

- **Aplicación en la presente investigación:** En la presente trabajo de investigación es utilizada para describir y analizar el texto de varias leyes penales internacionales en donde el abandono del lugar del accidente está tipificado como un delito autónomo y consecuentemente el objetivo es el de describir de forma detallada y separada lo que se haya indicado.

3.3 Enfoque

El enfoque que hemos usado en nuestra investigación es la Mixta, debido a que está constituida por:

3.3.1 Cuantitativo:

Los métodos cuantitativos, metodologías cuantitativas o investigaciones cuantitativas son el conjunto de estrategias de obtención y procesamiento de información que emplean magnitudes numéricas y técnicas formales y/o estadísticas para llevar a cabo su análisis, siempre enmarcados en una relación de causa y efecto. (Raffino., 2020)

- **Aplicación en la presente investigación:** El enfoque cuantitativo lo hemos utilizado mediante las encuestas realizadas a los profesionales y especialistas en la rama del derecho.

3.3.2 Cualitativo:

Cuando hablamos de métodos cualitativos, investigaciones cualitativas o metodología cualitativa, nos referimos al tipo de procedimientos de recopilación de información más empleados en las ciencias sociales. Se trata de métodos de base lingüístico-semiótica. Emplean técnicas distintas a la encuesta y al experimento, tales como entrevistas abiertas, grupos de discusión, o técnicas de observación participante. (Raffino, Concepto.de, 2020)

- **Aplicación en la presente investigación:** El enfoque cualitativo lo hemos utilizado mediante las entrevistas a abogados especialistas en la rama del derecho penal nacionales e internacionales.

3.4 Técnica e instrumentos

3.4.1 Técnicas de investigación bibliográfica:

En el presente proyecto de investigación, hemos utilizado la metodología de la investigación bibliográfica, debido a que se ha recolectado información de todos los orígenes o fuentes disponibles en texto físico o texto virtual, como por ejemplo los libros de doctrina jurídica, revistas científicas penales u artículos científicos referentes al derecho penal, mismos que nos han permitido realizar un desarrollo mucho más amplio

de los diversos enfoques del marco teórico de la presente investigación para así fortalecer la propuesta que queremos realizar.

3.4.2 Instrumentos de recolección de datos:

Estos instrumentos nos permitieron recolectar información de manera muy eficaz dentro de la presente investigación, y esto en base a los conocimientos de los profesionales del derecho debido a que nuestro enfoque es de tipo mixto, hemos utilizado instrumentos duales como lo son la encuesta y la entrevista.

- **Encuesta:** método de investigación capaz de dar respuestas a problemas tanto en términos descriptivos como de relación de variables, tras la recogida de información sistemática, según un diseño previamente establecido que asegure el rigor de la información obtenida (Buendía, 1998)

El modelo de encuesta utilizado en el presente proyecto, está compuesto por 10 preguntas.

3.4.2.1. Modelo de la encuesta:

Tabla 1.

Modelo de la encuesta.

ENCUESTA		RESPUESTAS			
INCLUSIÓN DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE COMO DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.		SI	NO	PROBABLEME	POCO
PREGUNTAS					
1	¿Conoce usted las sanciones que impone el COIP a las personas que ocasionan un accidente de tránsito y que abandonan el lugar del accidente?				
2	¿Cree usted que los conductores y peatones están debidamente informados sobre las consecuencias jurídicas del abandono o fuga del lugar del accidente?				
3	¿Está usted de acuerdo de que el abandono o fuga del lugar del accidente deba tipificarse como delito autónomo y dejar de ser solo un agravante en el COIP?				
4	¿Cree usted que si se sanciona a las personas que abandonen el lugar del accidente de forma autónoma se crearía conciencia social y vial para que disminuya el índice de muertes por accidentes de tránsito?				
5	¿Usted ha sido afectado o conoce de alguien que haya sido víctima de un accidente de tránsito donde la persona causante del accidente se haya fugado o abandonado el lugar del accidente?				
6	¿Cree usted que si hubiera la debida información y capacitación de las sanciones que acarrearía el abandono del lugar del accidente “6 meses a 2 años” esto ayudaría a mejorar la educación y conciencia vial?				
7	¿Cree usted que si de tipificarse el abandono del lugar del accidente como delito autónomo, podría justificarse por razones de fuerza mayor siempre y cuando se dé cuenta inmediata a la autoridad competente?				

8	¿Cree usted que la educación y concientización vial (Primeros Auxilios, conceptos básicos de vialidad y ley de tránsito) debería ser de forma obligatoria para conductores, ciclistas y peatones?				
NOTA: Marque con una X la opción, según sea su criterio					

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Tabla 2.

Modelo de la encuesta de pregunta 9.

ENCUESTA					
INCLUSIÓN DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE COMO DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.			RESPUESTAS		
			Miedo a las sanciones jurídicas que el accidente pueda ocasionar	Miedo a la privación de libertad (Prisión preventiva)	OTROS
PREGUNTA					
9	¿Si usted fuera el causante de un accidente de tránsito cuales serían las razones por las que pensaría en abandonar el lugar del accidente?				
NOTA: Marque con una X la opción, según sea su criterio					

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Tabla 3.

Modelo de la encuesta de pregunta 10.

ENCUESTA					
INCLUSIÓN DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE COMO DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.			RESPUESTAS		
			Mala o indebida	Falta de preparación ante un accidente de	Desconocimiento de la ley y por ende miedo a quedarse en el lugar del accidente
PREGUNTA					
10	¿Cuál de los siguientes motivos piensa usted que sería una de las principales razones del Abandono del Lugar del Accidente?				
NOTA: Marque con una X la opción, según sea su criterio					

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

3.4.2.2. Entrevista:

Una entrevista de investigación es aquella conversación cara a cara que se da entre el investigador (entrevistador) y el sujeto de estudio (entrevistado). El fin de este tipo de entrevista es obtener información relevante sobre un tema de estudio, a través de respuestas verbales dadas por el sujeto de estudio. Por su naturaleza más flexible, se considera que a través de la entrevista se pueden obtener más y mejor información que la que se derivaría de un cuestionario. (J, 2017)

La entrevista consta de 9 preguntas abiertas, las cuales son:

- ¿Cree usted que la legislación penal actual en el ámbito de tránsito es eficaz en proteger la vida y la integridad de las víctimas dentro de un accidente de tránsito?
- ¿Considera Usted que el abandono del lugar del accidente ayudaría en la disminución de muertes por accidentes de tránsito en el Ecuador?
- ¿Cree usted que al momento de que se comete un accidente de tránsito la presencia del causante es de vital importancia para la seguridad de la víctima que puede haber resultado con lesiones?
- ¿Cree usted que la tipificación del abandono del lugar del accidente ayudaría a la protección de los peatones y ciclistas en las vías públicas?
- ¿Cree usted que debe reformarse el artículo 374 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal, de forma en que se individualice el abandono del lugar del accidente como delito autónomo con el fin de crear conciencia social y humanitaria al momento de producirse un accidente de tránsito?
- ¿Está usted de acuerdo de que, si se tipificase el abandono del lugar del accidente como delito autónomo, este debería considerarse doloso y no culposo?
- ¿Está usted de acuerdo de que, si se tipificase el abandono del lugar del accidente como delito, este sea susceptible al concurso real e ideal de infracciones?
- ¿Cree usted que debe eximirse la responsabilidad penal de la persona que comete el abandono del lugar del accidente solo por dar cuenta inmediata a la autoridad competente tal y como sucede en la legislación comparada “Perú” si es que se llegase a tipificar como delito?
- ¿Cuál es su recomendación al respecto de una adecuada aplicación del abandono del lugar del accidente en nuestra realidad social si el mismo fuera tipificado en el COIP?

3.5 Población

La población ha sido focalizada al Colegio de Abogados del Guayas, este organismo determinó que existen 17.410 (diecisiete mil, cuatrocientos diez) profesionales del derecho registrados en la Provincia del Guayas, hasta el presente año 2020. Esta población antes mencionada es a la cual estarán dirigida las encuestas.

Tabla 4.

Universo Investigativo

UNIVERSO INVESTIGATIVO		
COMPOSICIÓN	CANTIDAD	PARTICIPACIÓN
Profesionales del derecho registrados en el Colegio de Abogados del Guayas	17.410	100%

Fuente: Colegio de Abogados de Guayas

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

3.6 Muestra

En la presente investigación se procede a aplicar la fórmula de población finita, puesto que esta es acta para aquellas que no superan los cien mil individuos, al obtener como resultado la cantidad de 17.410 (dieciséis mil, seiscientos noventa y uno) profesionales del derecho registrados en la Provincia del Guayas, hasta el presente año 2020, es la fórmula más indicada para la investigación:

Tabla 5.

Campo de estudio

CAMPO DE ESTUDIO		
POBLACIÓN	CANTIDAD	PORCENTAJE
Profesionales del derecho registrados en el Colegio de Abogados del Guayas.	17.410	100%

Fuente: Colegio de Abogados de Guayas

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

El nivel de confianza en relación a los datos a analizar, es del 95%, con un margen de error del 5% y con la probabilidad del resultado exitoso del 50%, la fórmula es:

$$n = \frac{Z^2 * N * p * q}{e^2(N - 1) + Z^2 * p * q}$$

Descripción:

n: Tamaño de la Muestra

N: 17.410 (Población)

Z²: Nivel de confianza 95% (1,96)²

p: probabilidad de ocurrencia 50% (0,5)

q: probabilidad de no ocurrencia 50% (0,5)

e²: Error 5% (0,05)²

Aplicación de la fórmula:

$$n = \frac{Z^2 * N * p * q}{e^2(N - 1) + Z^2 * p * q}$$

$$n = \frac{1,96^2 * 17.410 * 0,5 * 0,5}{0,05^2(17.410 - 1) + 1,96^2 * 0,5 * 0,5}$$

$$n = \frac{16.720,564}{43,5225 + 0,9604}$$

$$n = \frac{16.720,564}{44,4829}$$

$$n = 376$$

Una vez realizada la operación matemática para poder definir la muestra a observar y encuestar, hemos obtenido el resultado de 376 (trescientos setenta y seis), por lo tanto esta cantidad nos define a los profesionales del derecho que debemos proceder a encuestar.

3.7 Análisis de resultados

3.7.1 Contenido de la Encuesta:

PREGUNTA 1.- ¿Conoce usted las sanciones que impone el COIP a las personas que ocasionan un accidente de tránsito y que abandonan el lugar del accidente?

Tabla 6.

Porcentaje de encuestados Pregunta 1.

OPCIONES	N° ENCUESTADOS	PORCENTAJE
SI	244	64%
NO	82	22%
PROBABLEMENTE	54	14%
POCO PROBABLE	0	0%
TOTAL	380	100%

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

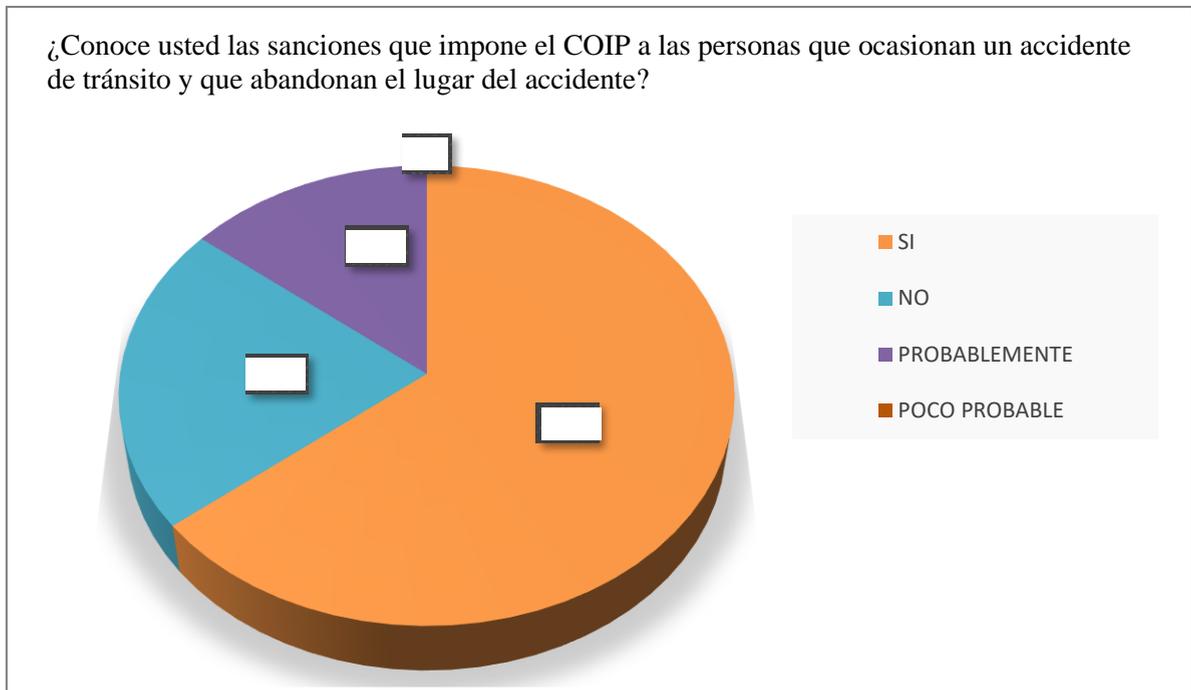


Figura 5. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 1.

Fuente: Encuestas a los Abogados del Colegio de Abogados del Guayas. (2020)

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Análisis: Al obtener un resultado del 64% como respuesta positiva y un 22% como respuesta negativa, además de tener un 14% de la población que está probablemente convencida de que sabe las sanciones que impone el COIP y un 0% que no lo sabe, podemos determinar que la mayor parte de la población encuestada está totalmente de acuerdo en que conoce las sanciones que el Código Orgánico Integral Penal impone a las personas que ocasionan un accidente de tránsito y que abandonan el lugar del accidente.

PREGUNTA 2.- ¿Cree usted que los conductores y peatones están debidamente informados sobre las consecuencias jurídicas del abandono o fuga del lugar del accidente?

Tabla 7.

Porcentaje de encuestados Pregunta 2.

OPCIONES	N° ENCUESTADOS	PORCENTAJE
SI	31	8%
NO	199	52%
PROBABLEMENTE	117	31%
POCO PROBABLE	33	9%
TOTAL	380	100%

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

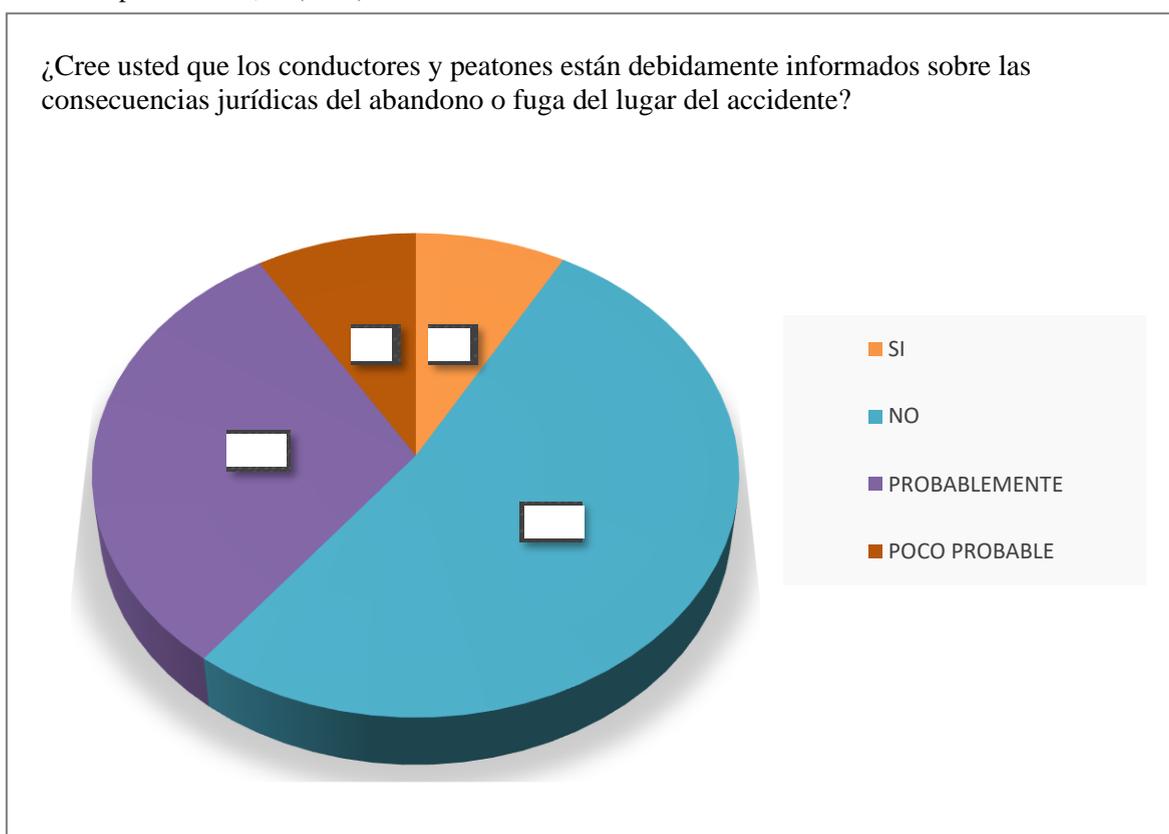


Figura 6. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 2.

Fuente: Encuestas a los Abogados del Colegio de Abogados del Guayas. (2020)

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Análisis: Al obtener un resultado del 52% como respuesta negativa y un 31% como respuesta positiva, además de un 9% y 8% entre probablemente y poco probable; podemos determinar que la mayor parte de la población encuestada no está de acuerdo en que los conductores y peatones están debidamente informados sobre las consecuencias jurídicas del abandono o fuga del lugar del accidente.

PREGUNTA 3.- ¿Está usted de acuerdo de que el abandono o fuga del lugar del accidente deba tipificarse como delito autónomo y dejar de ser solo un agravante en el COIP?

Tabla 8.

Porcentaje de encuestados Pregunta 3.

OPCIONES	N° ENCUESTADOS	PORCENTAJE
SI	217	57%
NO	72	19%
PROBABLEMENTE	86	23%
POCO PROBABLE	5	1%
TOTAL	380	100%

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

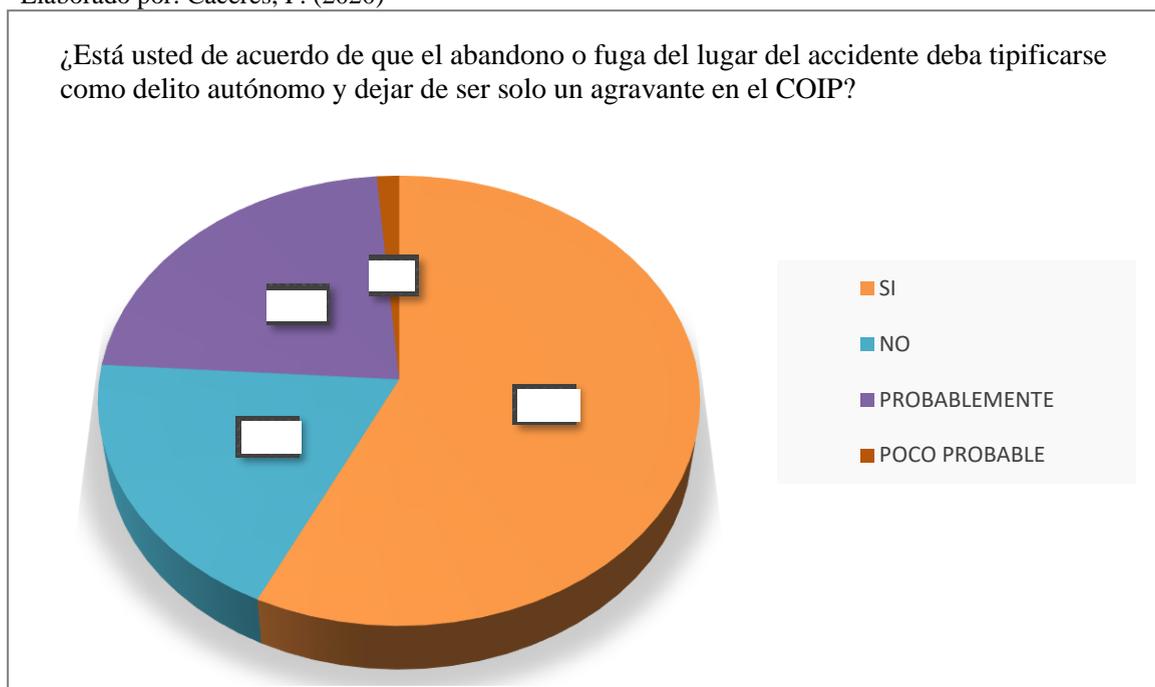


Figura 7. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 3.

Fuente: Encuestas a los Abogados del Colegio de Abogados del Guayas. (2020)

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Análisis: Al obtener un resultado del 57% como respuesta positiva y un 19% como respuesta negativa, además de un 23% y 19% entre probablemente y poco probable; podemos determinar que la mayor parte de la población encuestada está de acuerdo en que el abandono o fuga del lugar del accidente deba tipificarse como delito autónomo y deje de ser solo un agravante en el COIP.

PREGUNTA 4.- ¿Cree usted que si se sanciona a las personas que abandonen el lugar del accidente de forma autónoma se crearía conciencia social y vial para que disminuya el índice de muertes por accidentes de tránsito?

Tabla 9.

Porcentaje de encuestados Pregunta 4.

OPCIONES	N° ENCUESTADOS	PORCENTAJE
SI	199	52%
NO	54	14%
PROBABLEMENTE	109	29%
POCO PROBABLE	18	5%
TOTAL	380	100%

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

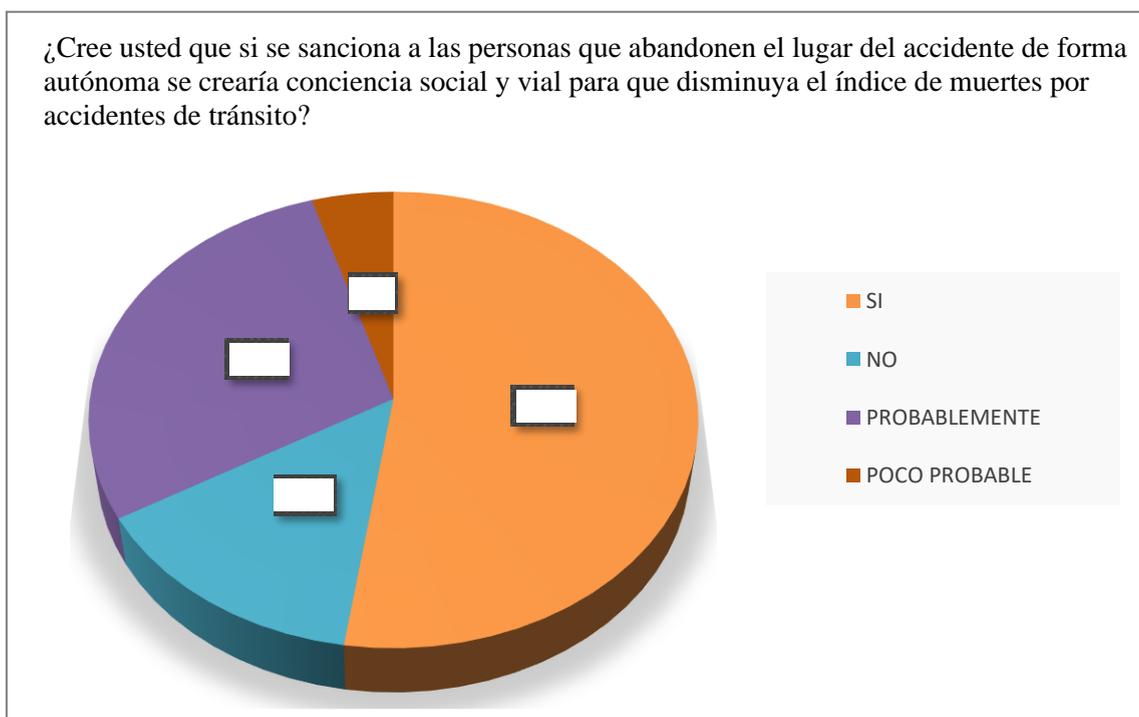


Figura 8. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 4.

Fuente: Encuestas a los Abogados del Colegio de Abogados del Guayas. (2020)

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Análisis: Al obtener un resultado del 52% como respuesta positiva y un 14% como respuesta negativa, además de un 29% y 5% entre probablemente y pocoprobable; podemos determinar que la mayor parte de la población encuestada está de acuerdo en que si se sanciona a las personas que abandonen el lugar del accidente de forma autónoma se crearía conciencia social y vial para que disminuya el índice de muertes por accidentes de tránsito.

PREGUNTA 5.- ¿Usted ha sido afectado o conoce de alguien que haya sido víctima de un accidente de tránsito donde la persona causante del accidente se haya fugado o abandonado el lugar del accidente?

Tabla 10.

Porcentaje de encuestados Pregunta 5.

OPCIONES	N° ENCUESTADOS	PORCENTAJE
SI	267	70%
NO	99	26%
PROBABLEMENTE	14	4%
POCO PROBABLE	0	0%
TOTAL	380	100%

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

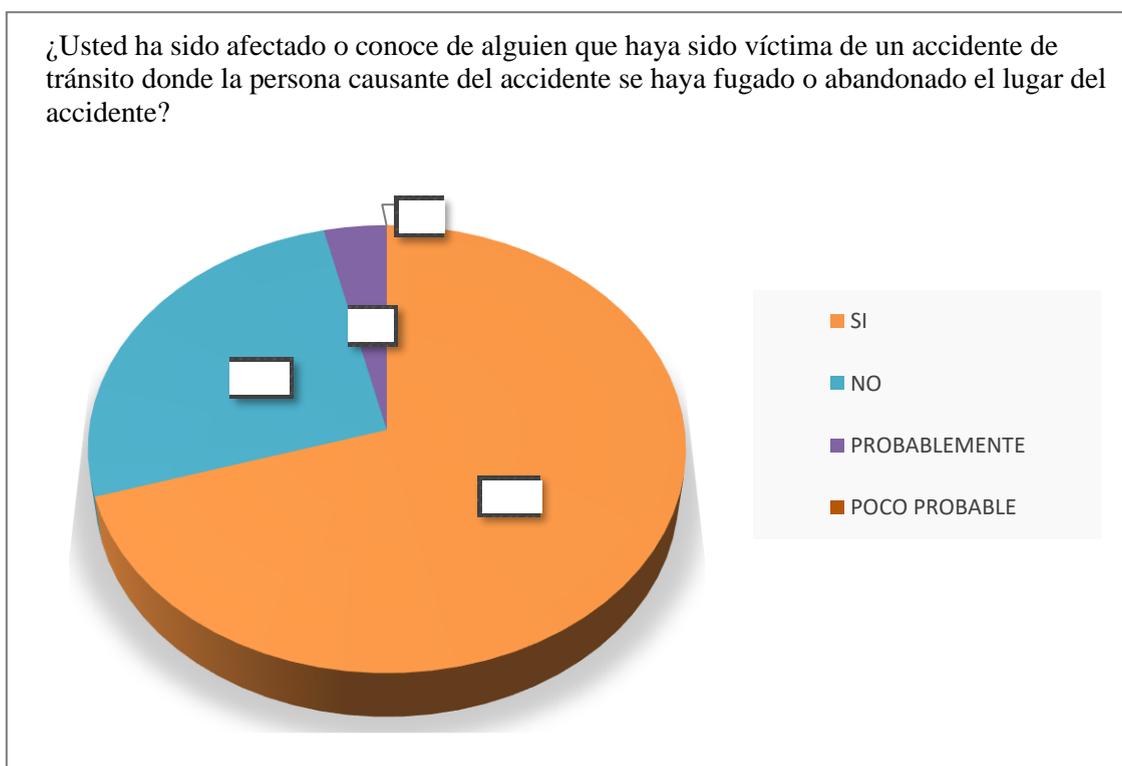


Figura 9. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 5.

Fuente: Encuestas a los Abogados del Colegio de Abogados del Guayas. (2020)

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Análisis: Al obtener un resultado del 70% como respuesta positiva y un 26% como respuesta negativa, además de un 4% y 0% entre probablemente y poco probable; podemos determinar que la mayor parte de la población encuestada está de acuerdo en que ha sido afectada o conoce de alguien que haya sido víctima de un accidente de tránsito donde la persona causante del accidente se haya fugado o abandonado el lugar del accidente.

PREGUNTA 6.- ¿Cree usted que si hubiera la debida información y capacitación de las sanciones que acarrearía el abandono del lugar del accidente “6 meses a 2 años” esto ayudaría a mejorar la educación y conciencia vial?

Tabla 11.

Porcentaje de encuestados Pregunta 6.

OPCIONES	N° ENCUESTADOS	PORCENTAJE
SI	204	54%
NO	35	9%
PROBABLEMENTE	127	33%
POCO PROBABLE	14	4%
TOTAL	380	100%

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

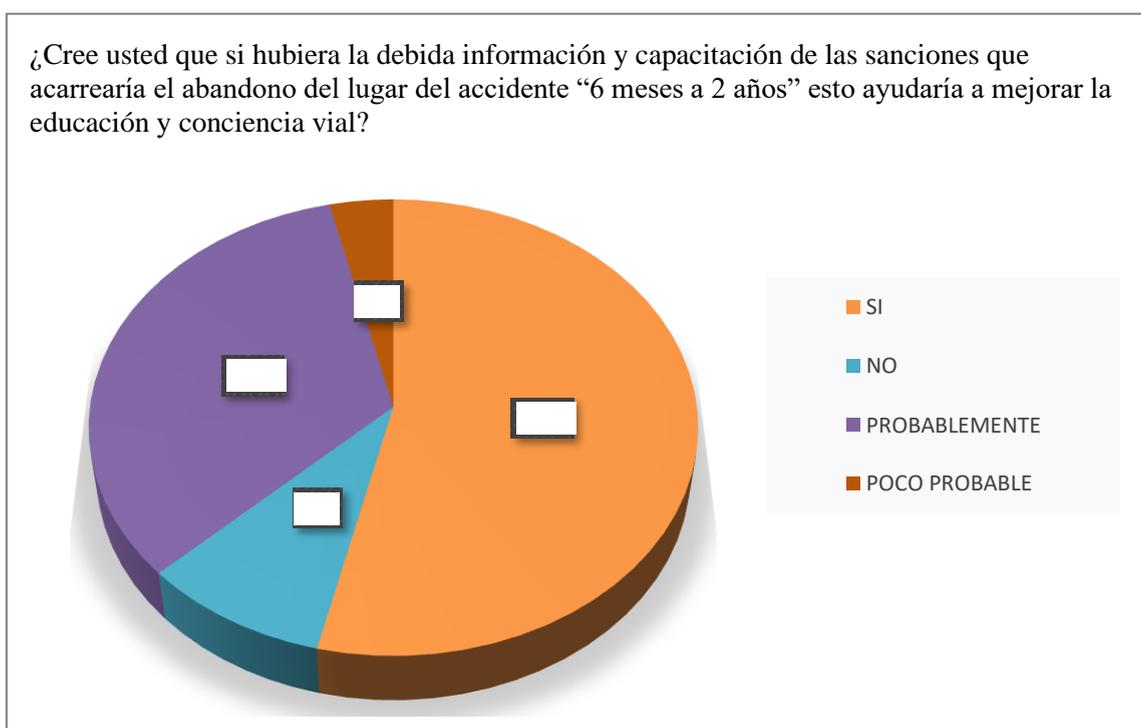


Figura 10. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 6.

Fuente: Encuestas a los Abogados del Colegio de Abogados del Guayas. (2020)

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Análisis: Al obtener un resultado del 54% como respuesta positiva y un 9% como respuesta negativa, además de un 33% y 9% entre probablemente y poco probable; podemos determinar que la mayor parte de la población encuestada está de acuerdo en que si hubiera la debida información y capacitación de las sanciones que acarrearía el abandono del lugar del accidente “6 meses a 2 años” esto ayudaría a mejorar la educación y conciencia vial.

PREGUNTA 7.- ¿Cree usted que si de tipificarse el abandono del lugar del accidente como delito autónomo, podría justificarse por razones de fuerza mayor siempre y cuando se dé cuenta inmediata a la autoridad competente?

Tabla 12.

Porcentaje de encuestados Pregunta 7.

OPCIONES	N° ENCUESTADOS	PORCENTAJE
SI	262	69%
NO	27	7%
PROBABLEMENTE	82	22%
POCO PROBABLE	9	2%
TOTAL	380	100%

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

¿Cree usted que si de tipificarse el abandono del lugar del accidente como delito autónomo, podría justificarse por razones de fuerza mayor siempre y cuando se dé cuenta inmediata a la autoridad competente?

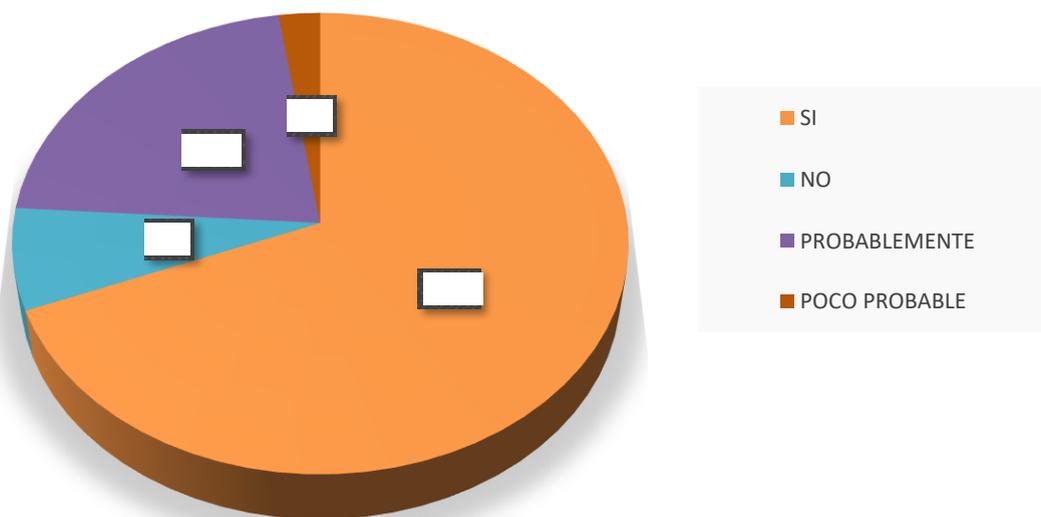


Figura 11. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 7.

Fuente: Encuestas a los Abogados del Colegio de Abogados del Guayas. (2020)

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Análisis: Al obtener un resultado del 69% como respuesta positiva y un 7% como respuesta negativa, además de un 22% y 2% entre probablemente y poco probable; podemos determinar que la mayor parte de la población encuestada está de acuerdo en que si se tipificase el abandono del lugar del accidente como delito autónomo, podría justificarse por razones de fuerza mayor siempre y cuando se dé cuenta inmediata a la autoridad competente.

PREGUNTA 8.- ¿Cree usted que la educación y concientización vial (Primeros Auxilios, conceptos básicos de vialidad y ley de tránsito) debería ser de forma obligatoria para conductores, ciclistas y peatones?

Tabla 13.

Porcentaje de encuestados Pregunta 8.

OPCIONES	N° ENCUESTADOS	PORCENTAJE
SI	294	77%
NO	9	2%
PROBABLEMENTE	63	17%
POCO PROBABLE	14	4%
TOTAL	380	100%

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

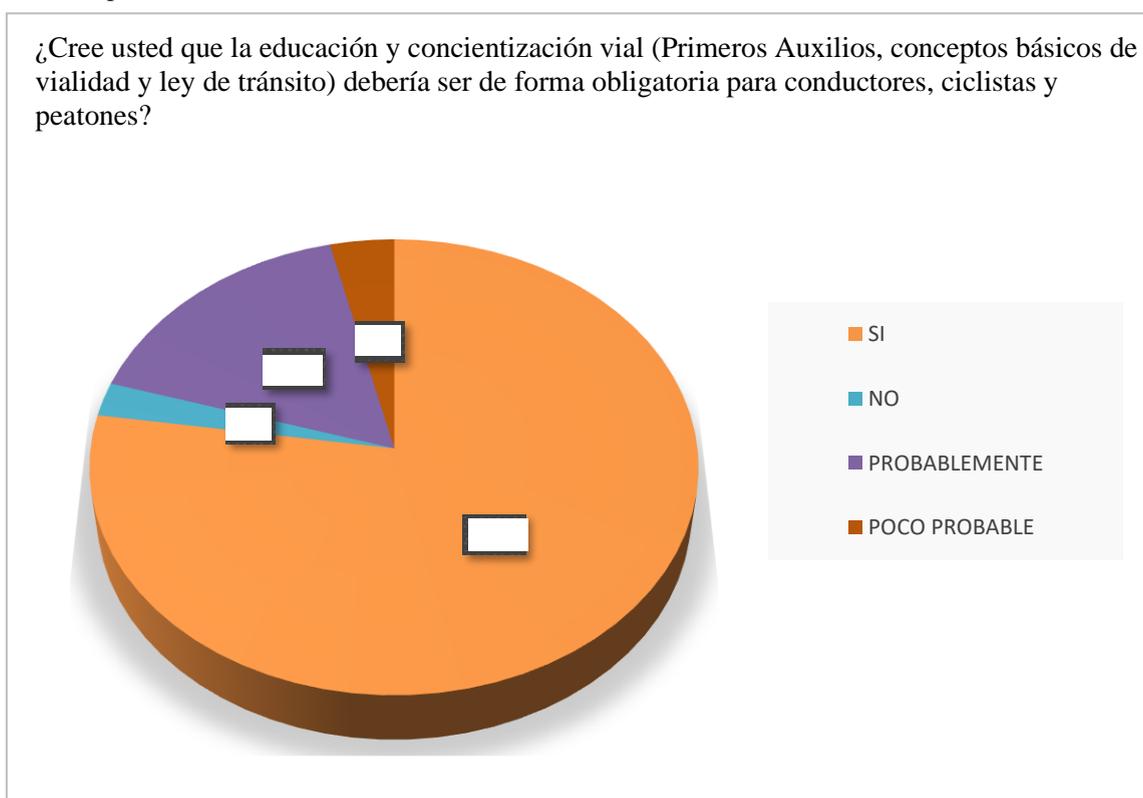


Figura 12. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 8.

Fuente: Encuestas a los Abogados del Colegio de Abogados del Guayas. (2020)

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Análisis: Al obtener un resultado del 77% como respuesta positiva y un 2% como respuesta negativa, además de un 17% y 4% entre probablemente y poco probable; podemos determinar que la mayor parte de la población encuestada está de acuerdo en que la educación y concientización vial (Primeros Auxilios, conceptos básicos de vialidad y ley de tránsito) debería ser de forma obligatoria para conductores, ciclistas y peatones.

PREGUNTA 9.- ¿Si usted fuera el causante de un accidente de tránsito cuales serían las razones por las que pensaría en abandonar el lugar del accidente?

Tabla 14.

Porcentaje de encuestados Pregunta 9.

OPCIONES	Nº ENCUESTADOS	PORCENTAJE
Miedo a las sanciones jurídicas que el accidente pueda ocasionar.	104	27%
Miedo a la privación de libertad (Prisión preventiva).	194	51%
OTROS	82	22%
TOTAL	380	100%

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

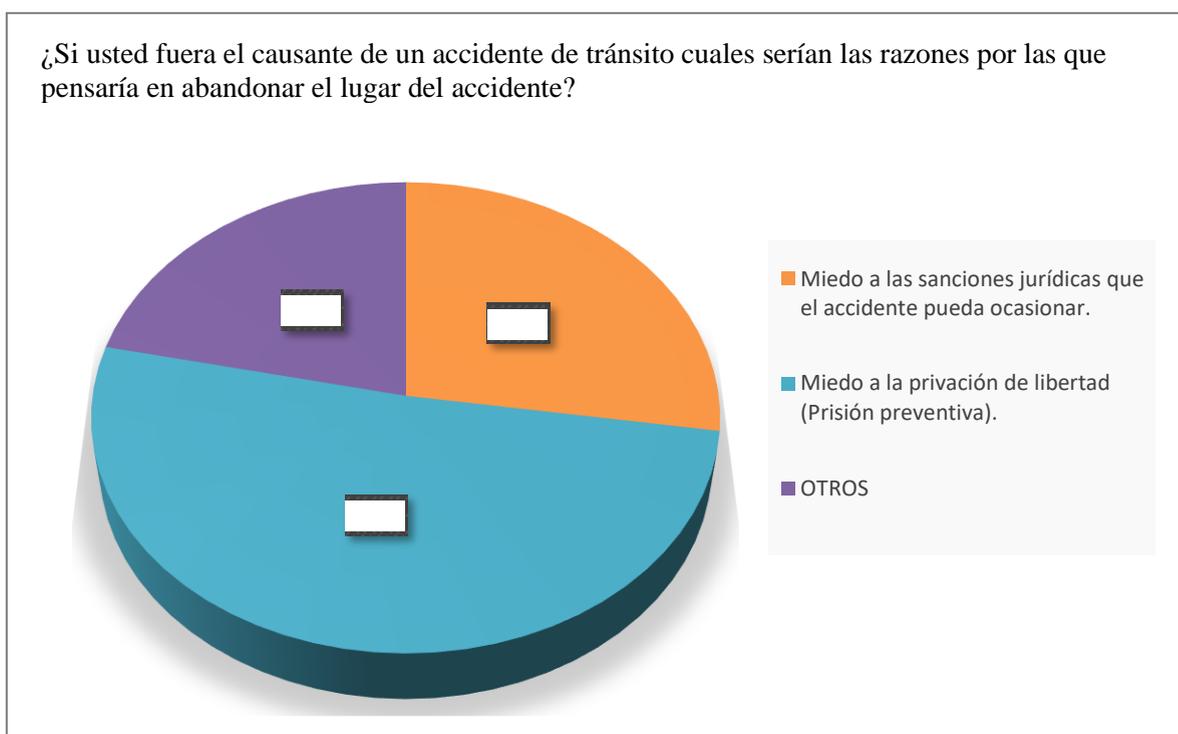


Figura 13. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 9.

Fuente: Encuestas a los Abogados del Colegio de Abogados del Guayas. (2020)

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Análisis: Al obtener un resultado del 51% como respuesta positiva al miedo a la privación de libertad y un 27% como respuesta positiva al miedo a las sanciones jurídicas que el accidente pueda causar, además de un 22% a cualquier otra circunstancia que el accidente pueda acarrear; podemos determinar que la mayor razón para abandonar el lugar del accidente de la población encuestada sería el miedo a la privación de libertad (prisión preventiva).

PREGUNTA 10.- ¿Cuál de los siguientes motivos piensa usted que sería una de las principales razones del Abandono del Lugar del Accidente?

Tabla 15.

Porcentaje de encuestados Pregunta 10.

OPCIONES	N° ENCUESTADOS	PORCENTAJE
Mala o indebida conciencia vial “Viveza Criolla”	136	36%
Falta de preparación ante un accidente de tránsito	122	32%
Desconocimiento de la ley y por ende miedo a quedarse en el lugar del accidente	95	25%
OTROS	27	7%
TOTAL	380	100%

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

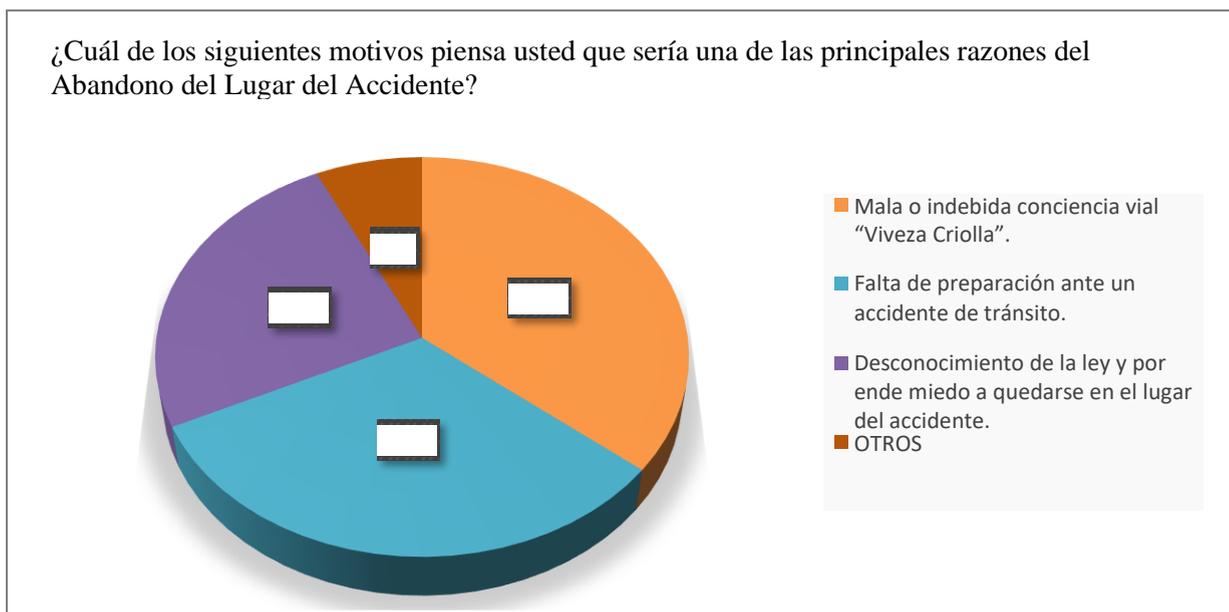


Figura 14. Gráfico de los porcentajes de encuestados Pregunta 10.

Fuente: Encuestas a los Abogados del Colegio de Abogados del Guayas. (2020)

Elaborado por: Cáceres, F. (2020)

Análisis: Al obtener un resultado del 36% como respuesta positiva a la mala o indebida conciencia social “viveza criolla”, un 32% de respuesta positiva a la falta de preparación ante un accidente de tránsito, un 25% de respuesta positiva al desconocimiento de la ley y por ende miedo a quedarse en el lugar del accidente; podemos determinar que una de las principales razones del Abandono del Lugar del Accidente en la que piensan los encuestados es la mala o indebida conciencia social “viveza criolla”.

3.7.2 Resultados de las entrevistas

- **ENTREVISTADO 1**

DR. MIGUEL EDUARDO COSTAÍN VASQUEZ.
JUEZ DE LA SALA ESPECIALIZADA DE LO PENAL DE LA CORTE
PROVINCIAL DE JUSTICIA DE GUAYAS-- DOCENTE UNIVERSITARIO

- **ENTREVISTADO 2**

DR. EDWIN TIERRA.
JUEZ DE GARANTIAS PENALES DEL CANTÓN DAULE- DOCENTE
UNIVERSITARIO.

- **ENTREVISTADO 3**

DRA. GIOCONDA ARMIJOS MORAN.
AGENTE FISCAL DEL GUAYAS.

- **ENTREVISTADO 4**

DR. FERNANDO BONOSO.
AGENTE FISCAL DEL GUAYAS.

- **ENTREVISTADO 5**

DR. XAVIER ESPINOZA.
AGENTE FISCAL DEL GUAYAS.

A continuación, las respuestas de cada uno de los entrevistados van a ser identificadas con la inicial **E**, seguida del número correspondiente al orden asignado en el listado anterior. (Ejemplo: **E. 1.**, representara al Dr. Miguel Costaín; **E. 2.**, representara al Dr. Edwin Tierra, etc.)

Preguntas de la entrevista:

1. - ¿Cree usted que la legislación penal actual en el ámbito de tránsito es eficaz en proteger la vida y la integridad de las víctimas dentro de un accidente de tránsito?

E. 1. Sí, pienso que la legislación penal ecuatoriana si protege la vida y la integridad de las víctimas dentro de un accidente de tránsito si nos referimos directamente al Código Orgánico Integral Penal, el mismo ya establece las garantías y sanciones necesarias para las personas que han sufrido algún tipo de accidente de tránsito.

E. 2. Actualmente las leyes penales referentes a materias de tránsito, no garantizan a un cien por ciento la protección, la vida y la integridad de las víctimas dentro de un accidente de tránsito debido a que existen muchos vacíos legales referente a varios temas en el caso de lesiones por ese tipo de accidentes, y por lo tanto según mi experiencia como juzgador te puedo decir que debería de haber reformas en muchos aspectos tanto procesales como en tipificación de infracciones.

E. 3. En los casos que observe diariamente cuando estuve encargada en la Fiscalía de tránsito, note que había muchos casos que quedaban en la impunidad debido a que las personas que ocasionaban los accidentes de tránsito, casi siempre se fugaban del lugar, y por ende no se podía seguir con el curso normal de la investigación y por ende estoy segura de que el sistema de justicia ecuatoriano aun no garantiza totalmente a la víctima.

E. 4. Dado a que he llevado muchos casos de tránsito y de diferente índole a lo largo de mi carrera fiscal puedo decirte que nuestro antiguo Código Penal garantizaba algo más a las víctimas de los accidentes de tránsito y por lo tanto hoy con el Código Orgánico Integral Penal noto que aún existen muchos vacíos que no fueron corregidos de la ley penal anterior por lo tanto la legislación penal actual en el ámbito de tránsito sigue siendo ineficaz.

E. 5. En lo personal y la medida que he visto la prosecución de cientos de procesos de carácter de tránsito, pienso que la legislación actual solo protege a la víctimas en casos muy particulares por ejemplo cuando hay lesiones con una gravedad muy alta, cuando existen fallecidos etc.

2.- ¿Considera Usted que el abandono del lugar del accidente ayudaría en la disminución de muertes por accidentes de tránsito en el Ecuador?

E. 1. Yo pienso que no, debido a que la criminalización de una conducta dentro de un tipo penal autónomo, no ayudaría a que ese resultado deseado desaparezca ya que se tienen que demostrar muchos aspectos sociales y criminológicos dentro de la sociedad, como por ejemplo cuando en nuestro antiguo código penal estaba el robo agravado estaba sancionado con 5 años pena privativa de libertad y ahora con el Código Orgánico Integral Penal va hasta los 7 años, este incremento de pena evidentemente no ha ayudado a que baje el índice de robo con muerte en nuestra sociedad.

E. 2. Tendría que analizarse desde varias perspectivas, por ejemplo, desde el punto de vista social y de la educación vial, desde el punto de vista normativo y desde el punto de vista de los procedimientos actuales; si se logra concordar los puntos de vistas antes mencionados podemos hablar que el abandono del lugar del accidente si ayudaría en la disminución de muertes por accidentes de tránsito en el Ecuador

E. 3. Sí, pienso en que sería de mucha ayuda, debido a que, si la persona que causa un accidente de tránsito se queda y ayuda a la víctima, esta tendría menos posibilidades de fallecer por el mismo, o en su defecto si la persona que ocasiona el accidente de tránsito avisa de forma oportuna a la autoridad competente de lo ocurrido también sería de mucha ayuda para todos.

E. 4. Sí llegará a implementarse esta figura o tipo penal del abandono del lugar del accidente en la normativa penal ecuatoriana, Por supuesto que sería de mucha ayuda debido a que se puede garantizar la seguridad de las personas que están inmersas en el mismo y se debería tomar el ejemplo de otros países que si tienen tipificado este delito

E. 5. Espero en lo personal que si se llegase a tomar en consideración este tipo penal del abandono del lugar del accidente puesto que es muy interesante la forma de sanción que se establece a las personas que no tienen el ánimo de ayudar a las víctimas que el mismo ha producido o violentado.

3.- ¿Cree usted que al momento de que se comete un accidente de tránsito la presencia del causante es de vital importancia para la seguridad de la víctima que puede haber resultado con lesiones?

E. 1. Sí, creo que es de vital importancia debido a que la persona que ocasiona el accidente de tránsito si tiene los conocimientos básicos de primeros auxilios debería de ayudar a la víctima para que así su conducta sea tomada con atenuante si es que su accidente tuviese que ser sometido a la justicia penal referente a lesiones por accidentes de tránsito.

E. 2. Es de mucha importancia la presencia del causante del accidente, ya que además de ayudar a la víctima y ser solidario con la misma, le brinda solidaridad y confianza a las posibles retribuciones que este le deba hacia la víctima.

E. 3. Es de suma importancia el deber de ayudar al accidentado en un accidente de tránsito debido a que esa actitud solidaria con quien se encuentra en esa situación puede ser de vida o muerte, siendo la de informar a la autoridad competente de lo ocurrido lo más pronto posible.

E. 4. Claro, pienso que es necesaria la presencia de la persona que ocasiono el accidente de tránsito debido a que así puede proteger el lugar de los hechos y posterior alertar a los servicios de socorro o ayuda llamando al 911.

E. 5. Por supuesto, debido que el causante del accidente tiene el deber legal y moral de ayudar a la víctima que el mismo ha ocasionado y por ende quedarse ahí hasta que llegue la autoridad competente.

4.- ¿Cree usted que la tipificación del abandono del lugar del accidente ayudaría a la protección de los peatones y ciclistas en las vías públicas?

Si, debido a que la normativa penal sería algo más severa al momento de sancionar estos casos, quizás la gente tendría algo más de remordimiento en dejar en situación de víctimas a los peatones y ciclistas los cuales la mayoría de veces no tienen culpa de que los conductores infrinjan el riesgo permitido que las leyes les facultan al conducir sus vehículos.

E. 2. Claro, los protegería mucho, debido a que se garantizaría una seguridad vial más completa y a la vez severa al momento de que ocurra un accidente donde ellos estén inmersos.

E. 3. La verdad en lo personal creo que aun así tipificando este agravante como delito autónomo no se podría garantizar protección a los peatones y ciclistas en las vías públicas, ya que lastimosamente en nuestro país aún no existe una correcta conciencia vial.

E.4. En teoría debería garantizarse la seguridad de todos los peatones y ciclistas con la inclusión de ese tipo penal del abandono del lugar del accidente, pero es poco probable que se por la poca cultura humanitaria que está presente en nuestros conductores.

E. 5. Sí. Creo que ayudaría de mucho a la protección de los peatones y ciclistas en las vías públicas ya se crearía algo más de conciencia vial por parte de los conductores que tienen más posibilidades de salir ilesos.

5. ¿Cree usted que debe reformarse el artículo 374 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal, de forma en que se individualice el abandono del lugar del accidente como delito autónomo con el fin de crear conciencia social y humanitaria al momento de producirse un accidente de tránsito?

E. 1. La verdad sí, porque actualmente como se encuentra estipulada en el Código Orgánico Integral Penal aún depende de una pena principal, y para el abandono del lugar del accidente pueda sumarse a la misma, tiene que ser posesionada como solo un agravante a la sanción principal, pero también recordemos que, así como puede hacer disminuir las muertes por accidentes de tránsito esta también puede agravar más la situación jurídica del procesado ya que sería juzgado ya por dos delitos distintos.

E. 2. Sí, y creo que debería haber **excepciones** para determinados tipos de casos que puedan ocurrir dentro de ese tipo penal que estas proponiendo, como, por ejemplo, no podría aplicarse un abandono del lugar al accidente a la persona que huyo del accidente pero si le informo de la situación de lo ocurrido a la autoridad competente

E. 3. Sí, debería de reformarse, la tipificación de este penal sería un gran cambio a la legislación referente a tránsito en nuestro país debido a que ayudaría a disminuir esa mala conciencia social y vial que lastimosamente aún existe en nuestro país.

E. 4. Yo considero que, si llegara a establecerse esta figura dentro de la normativa penal, debería establecerse más a fondo en qué casos pudiera haber eximentes al mismo, como por ejemplo solo cuando existan solo daños materiales.

E. 5. El derecho no puede ser limitado en ningún sentido, pues a limitarse algún tipo penal se volvería una figura totalmente inútil.

6.- ¿Está usted de acuerdo de que, si se tipificase el abandono del lugar del accidente como delito autónomo, este debería considerarse doloso y no culposo?

E. 1. Yo pienso que sí, se debe analizar otras legislaciones extranjeras como la legislación peruana que por ejemplo así lo establece y por ende al separarlo del capítulo de los delitos culposos y acondicionarlo al doloso se estaría frente a otro tipo de procedimiento distinto para los dos tipos penales que nacieron de una sola acción.

E. 2. Sería de carácter netamente doloso ya que sería una conducta que notoriamente tuvo conciencia y voluntad y que no fue producto de la impericia al volante.

E. 3. Obviamente entraría dentro de los delitos de tipo doloso, debido a que existió el ánimo de abandonar el lugar del accidente y por ende no dar cuenta a la autoridad competente.

E. 4. Estoy de acuerdo en que se debe juzgar este delito de forma dolosa porque evidentemente ya el conductor sabía del perjuicio que le había causado a su ahora víctima y sabiendas de eso piensa en abandonarlo a su suerte.

E. 5. Por supuesto, debería ser juzgado de manera dolosa al igual que lo manejan dentro de la legislación penal peruana.

7.- ¿Está usted de acuerdo de que, si se tipificase el abandono del lugar del accidente como delito, este sea susceptible al concurso real e ideal de infracciones?

E. 1. Yo pienso que sí, se debe analizar otras legislaciones como la peruana que por ejemplo así lo establece, ya que como se está al frente de un delito de tipo culposo y otro de tipo Doloso como lo sería el abandono del lugar del accidente ya estos serían susceptibles a un concurso real de infracciones.

E. 2. Estoy de acuerdo en que si serían susceptibles a un concurso real de infracciones debido a que son delitos de índoles distintas debido a diferencia de tipo y me refiero a que el accidente es considerado como culposo, ya el abandono del lugar del accidente es netamente doloso porque se tuvo el ánimo de desamparar a la víctima teniendo conciencia y voluntad de lo que se estaba realizando

E. 3. Debería juzgarse mediante un concurso real de infracciones debido a que serían delitos de índoles distintas.

E. 4. Lógicamente estaríamos frente a un concurso real de infracciones dado el accidente transito es de carácter culposo y el abandono del lugar del accidente es de carácter doloso y por lo tanto es subsumible al dicho concurso.

E. 5. Debería juzgarse tal y como lo hacen en el país vecino del Perú en donde se usa el concurso real de infracciones para este tipo de delitos.

8.- ¿Cree usted que debe eximirse la responsabilidad penal de la persona que comete el abandono del lugar del accidente solo por dar cuenta inmediata a la autoridad competente tal y como sucede en la legislación comparada “Perú” si es que se llegase a tipificar como delito?

E. 1. Yo pienso que sí, debería de haber algún tipo de excepción, así como lo establecen otras legislaciones vecinas como la peruana que manifiesta que la persona involucrada dentro de un accidente de tránsito que, de información inmediata de lo ocurrido a la autoridad competente, será eximido de la responsabilidad penal que su abandono pudo haber causado dentro de ese accidente de tránsito.

E. 2. Claro debería de estar contemplada esa excepción si es que se llegase a tipificar el tipo penal del abandono del lugar del accidente, debido a que las circunstancias en las que se dan los distintos tipos de accidentes de tránsito son diferentes y por ende si el victimario por el simple hecho de quedarse en lugar del accidente corre peligro, es preferible que avise a la autoridad competente y a la vez vaya a un lugar seguro.

E. 3. Pienso que no, ya que la gente que cometa este tipo de delitos se valiera solo en decir en llamo o intento comunicarse con la autoridad competente

E. 4. Sí totalmente de acuerdo a que por dar cuenta inmediata a la autoridad competente el presunto culpable del delito de abandono del lugar del accidente quede excepto de dicho tipo penal, y me parece muy bien que en la legislación peruana exista esa eximente porque hay veces que quedarse en lugar del accidente también representa un verdadero peligro para el victimario.

E. 5. Claro debería de estar contemplada esa excepción si es que se llegase a tipificar el tipo penal del abandono del lugar del accidente, debido a que las circunstancias en las que se dan los distintos tipos de accidentes de tránsito son diferentes y por ende si el victimario por el simple hecho de quedarse en lugar del accidente corre peligro, es preferible que avise a la autoridad competente y a la vez vaya a un lugar seguro.

9.- ¿Cuál es su recomendación al respecto de una adecuada aplicación del abandono del lugar del accidente en nuestra realidad social si el mismo fuera tipificado en el COIP?

E. 1. Mi recomendación según mi experiencia, es que si se llegase a tipificar el abandono del lugar del accidente como tipo penal autónomo es que el mismo contenga una pena o sanción acorde o proporcional a la gravedad del resultado del accidente que se causó; es decir que si producto del accidente de tránsito solo hubieron daños materiales y mas no heridos la sanción que se podría aplicar sería solo de carácter pecuniario y además la posibilidad de añadirsele algún tipo de trabajo comunitario, lo cual sería distinto que si el resultado del mismo accidente transito hubieran lesiones de más de 30 días o en el peor de los casos muerte de la víctima, ahí la pena que recomendaría sería de 6 meses a 2 años dependería del resultado.

E. 2. La recomendación que te podría dar es que estructures el tipo penal del abandono del lugar del accidente frente a diferentes tipos de resultados a los que este se pueda enfrentar; es decir identificar qué pasaría si se estuviera frente a un accidente con daños materiales, lesiones o muerte de la víctima.

E. 3. La recomendación que puedo sugerirte es que sigas con la prosecución de la inserción del tipo penal del abandono del lugar del accidente, ya que solo así se podrá sancionar la falta de humanidad de los conductores que saben que dejan atrás a alguien que puede estar solo lesionado o incluso fallecido, y lastimosamente la mayor parte estas víctimas siempre terminan siendo peatones y ciclistas que pueden ser hasta familiares de los mismos.

E. 4. Según mi experiencia te recomendaría que te enfoques en la correcta tipificación del tipo penal del abandono del lugar del accidente, guiándote con la normativa penal extranjera, la cual está mucho más adelantada y perfeccionada

E. 5. La recomendación más importante que te puedo dar es que describas de forma clara y concisa la tipificación de este tipo penal, para que sea aplicado de forma proporcional, y además estableciendo que es susceptible a que entre en un concurso real de infracciones al igual que lo maneja el Código Penal Peruano.

CAPÍTULO IV

4.1 CONCLUSIONES

1.- La manera de observar el abandono del lugar del accidente en las diversas legislaciones internacionales que hemos mencionado con anterioridad, en lo que respecta a la comparación del derecho de las normas penales, podemos notar que las mismas aceptan en sus líneas de tipificación la figura del “abandono del lugar del accidente” o “fuga del lugar de los hechos” o “Hit and Run”; en el abandono del lugar del accidente se sanciona a toda persona que cometiendo un accidente de tránsito abandone a su víctima a sabiendas de lo que su imprudencia ha causado; como consecuencia a la constante evolución que tiene el derecho penal, estas legislaciones extrañas a la nuestra, han adoptado en sus leyes el abandono del lugar del accidente con el fin de que, al momento de iniciarse un proceso penal contra la persona que infringió la ley, este sea sancionado penalmente con el fin de que se logre una correcta prosecución de la justicia.

2.- El abandono del lugar del accidente, a lo largo de la historia se ha ido desarrollando según el avance de la tecnología y de las normativas penales que norman las distintas sociedades, y esto con el fin de ir perfeccionándose y adaptándose en lo que respecta a su definición y aplicación, este tipo penal, más allá del análisis histórico o doctrinario que realizamos, también contiene un aspecto referente a la psicología del individuo que comete dicho tipo penal, pues podemos determinar la conciencia y la voluntad que tiene el individuo al realizar la acción y como resultado podemos saber si su conducta es subsumible a dicho tipo penal, y esto para garantizar un correcto enjuiciamiento, tanto para la persona afectada o víctima y para el procesado al que la ley señale como victimario.

3.- Podemos decir que el garantismo penal en el derecho es la forma que utiliza la administración de justicia para garantizar una correcta aplicación de las leyes y por ende precautelar el orden social, con el objetivo que no se vulnere ningún tipo de derecho o garantía a alguna de las partes procesales que sean partes en un proceso penal, por ende la existencia de diferentes entidades creadas por el Estado ecuatoriano tienen como finalidad velar y amparar algún bien jurídico de un tercero y que este se exponga en peligro de vulnerarse por la actuación de algún victimario.

4.- En el desenvolvimiento del presente proyecto de investigación pudimos corroborar que para ciertos abogados especialistas en derecho penal existe cierta discrepancia al momento de referirse al abandono del lugar del accidente, debido a que la mayoría está de acuerdo que el mismo debería implementarse en la legislación penal ecuatoriana mientras otros dicen que el país no está preparado para el mismo, debido a que en la sociedad donde nos desenvolvemos no hay una correcta concientización vial y que producto de esa falta de solidaridad, el abandono del lugar del accidente no podría tener éxito.

5.- En lo referente al abandono del lugar del accidente, éste es una variante de huir del lugar de los hechos, sin embargo, al igual que en el Código Penal Peruano, es muy importante definirlo como una figura jurídica o tipo penal autónomo e independiente, aunque este pertenezca a la sección de delitos contra la administración de justicia, tenemos que tener en cuenta que para nosotros podría estar ubicado en la sección de Delitos contra la integridad personal; nuestro país Ecuador, es un país que aún está en vías de desarrollo referente a seguridad vial, pero que siempre está en mira de ser mejor en la garantización de los derechos de los conductores, ciclistas y peatones.

6.- El abandono del lugar del accidente dentro del derecho Penal Ecuatoriano, puede ser considerado o tomado en cuenta como un tipo penal que a la vez ayude a crear conciencia vial y humanitaria, el mismo que tiene como fin principal la regularización de la conducta penalmente relevante antes mencionada, lo que se pretende no es criminalizar dos veces un mismo hecho, lo que se verdaderamente se busca es la correcta aplicación de la justicia ante los hechos dignos de aplicar el abandono del lugar del accidente.

4.2 RECOMENDACIONES

1.- En base a toda la información recopilada en el presente proyecto de investigación, pudimos obtener que el abandono del lugar del accidente es una figura jurídica nueva en nuestra legislación, misma que debe de ser regulada y aplicada a través de la propuesta adjuntada en el presente proyecto, por lo tanto es la Asamblea Nacional la que tendrá que considerar o tomar en cuenta el presente proyecto de investigación para que luego pueda tipificar dentro del Código Orgánico Integral Penal el tipo penal anteriormente citado, el cual actualmente se encuentra tipificado solo como un agravante en el artículo 374 numeral 3, por ende todo este proceso estará guiado hacia los principios que establece el garantismo penal.

2.- El abandono del lugar del accidente traerá consigo la solución a la problemática de carácter jurídico y vial que actualmente se ve a diario en nuestro medio como los son los accidentes de tránsito con alto índice de muertes por parte de los victimarios hacia las víctimas, se puede decir que este tipo penal pretendería mejorar la seguridad vial en las vías públicas por parte de los conductores hacia los ciclistas y peatones que transitan por las mismas, nuestro Estado al ser garantista de derechos, tiene por obligación velar por la seguridad y la libre movilidad de sus ciudadanos, esto es regulando los actos pocos humanitarios que sean merecedores de una sanción, y esto siempre imputándose los principios procesales del debido proceso que nacen de la constitución de la República del Ecuador, pero siempre haciendo hincapié a los que se refieren a una libre y digna movilidad suficiente de poder desarrollar su libertad de tránsito..

3.- Considero que el presente proyecto de investigación es de suma importancia concerniente al abandono del lugar del accidente, considerando de esta manera de que existen motivos suficientes para que la Asamblea Nacional considere la inclusión del abandono del lugar del accidente como un tipo penal autónomo y no solo como un agravante tal y como está plasmado en el artículo 374 numeral 3 del Código Orgánico Integral Penal, además de hacer una diferenciación de este delito entre los que son de carácter dolosos y culposos a fin de evitar confusión y por ende cayendo en nulidades procesales por lo tanto si se llegase a tipificar este tipo penal antes mencionado debería ser tipificado en la parte normativa correspondiente.

4.- Finalizando el presente trabajo investigativo, podemos constatar que hemos acaparado los requisitos y condiciones, necesarias para la recolección de información misma que es de gran importancia acerca del abandono del lugar del accidente, para así poder fortalecer y consolidar una correcta tipificación y por ende la solución a los problemas de carácter social y jurídico sobre el abandono del lugar del accidente que se presenta día a día en la sociedad en la cual vivimos.



**PROPUESTA DE REFORMA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL EL
PLENO, CONSIDERANDO:**

QUE, el Art. 1 de Constitución de la República establece que El Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, unitario, intercultural, plurinacional y laico.

QUE, el artículo 11 de la Constitución de la República del Ecuador, nos menciona que derechos se podrán ejercer, promover y exigir de forma individual o colectiva ante las autoridades competentes, a base de derechos de igualdad, no discriminación, acceso gratuito a la justicia, tutela efectiva imparcial y expedita, debido proceso y seguridad jurídica. Por consiguiente, en el numeral 8, de este mismo artículo podemos ver como se consagra que el contenido de los derechos se desarrollará de manera progresiva a través de las normas de la jurisprudencia, y así mismo el Estado ecuatoriano generará y garantizará las condiciones para su ejercicio y reconocimiento. De allí, que se considera inconstitucional cualquier acción u omisión de carácter regresivo que menoscabe el ejercicio de los derechos.

QUE, el artículo 78 de la Constitución de la República del Ecuador dispone: Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no victimización, 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.

LEY ORGÁNICA REFORMATORIA AL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL

PENAL. Refórmese el artículo 374 numeral 3 Código Orgánico Integral Penal, agregando el siguiente texto:

Artículo 1.- elimínese el numeral 3 del artículo 374 “La persona que ocasione un accidente de tránsito y huya del lugar de los hechos, será sancionada con el máximo de la pena correspondiente a la infracción cometida”

Artículo 2.- Agréguese dentro de la **sección primera “Delitos contra la tutela judicial efectiva”** el siguiente tipo penal: **Abandono del lugar del accidente de tránsito.-** la persona, que después de un accidente automovilístico o de otro similar en el que ha tenido parte y del que han resultado, daños materiales, personas con lesiones o muerte, y sabiendas de lo ocurrido se aleja del lugar para no identificarse o para eludir los reconocimientos necesarios o se aleja por razones atendibles, pero excluye avisar de lo ocurrido a la autoridad competente u organismo encargado, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a dos años.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA: Los procesos de tránsito en donde el victimario haya abandonado el lugar del accidente iniciados antes de la vigencia de la presente ley reformativa, continuarán sustanciándose hasta su conclusión conforme con la normativa vigente al momento de su inicio.

BIBLIOGRAFÍA

- Alonso. (2002). *Investigación de Accidentes de Tráfico*. Madrid, España: Dirección Nacional de Tráfico. Recuperado el 26 de febrero de 2020
- Andina, C. (2017). *Accidentes de tránsito en la Comunidad Andina, 2007-2016*. Comunidad Andina. Recuperado el 07 de marzo de 2020, de <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE800.pdf>
- Ayala, O. (19 de 01 de 2020). *Academia*. Recuperado el 19 de 01 de 2020, de https://www.academia.edu/29822052/Historia_y_Evoluci%C3%B3n_de_la_Ley_de_Tr%C3%A1nsito_en_el_Ecuador.docx
- Baena. (1985). *Investigación científica*. Obtenido de <https://investigacioncientifica.org/que-es-la-investigacion-documental-definición-y-objetivos/>
- Baquerizo, Z. (2004). *Tratado de derecho Procesal Penal*. Quito, Pichincha, Ecuador: Editorial Edino.
- Buendía, L. C. (1998). *Metodologías de la investigación*. Obtenido de <https://metodologiasdelainvestigacion.wordpress.com/2010/11/19/la-tecnica-de-la-encuesta/>.
- Cabanellas de Torres, G. (1993). *DICCIONARIO JURÍDICO ELEMENTAL*. EDITORIAL HELIATA S.R.L.
- Cadena, M. (1998). *Las Infracciones o Delitos de Tránsito, con sus Analogías a los Delitos de Homicidio o al Asesinato*. Quito, Ecuador.
- Cammi, C. T. (2013). *El Derecho Vial*.
- Canada, C. C. (s.f.). Obtenido de <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-46/page-131.html#docCont>
- Chávez, E. T. (1979). *Ley de tránsito y transporte con sus reformas (Vol. 1)*. Quito, Ecuador: Universidad Central.
- Cobo del Rosal, M. (1984). *Derecho Penal parte general*. Valencia, España: Universidad de Valencia.

- Código Orgánico Integral Penal*. (2014). QUITO, Pichincha, Ecuador: Registro Oficial. Obtenido de https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/ECU/INT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf
- Cohen, S. (2011). *ehowenespanol*. Recuperado el 21 de enero de 2020, de <http://www.ehowenespanol.com/>
- Candín, M. S. (2006). Recuperado el 21 de enero de 2019
- ECUADOR, C. D. (2008). *CONSTITUCION DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR*. Montecristi, Ecuador: Asamblea Nacional. Obtenido de https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf
- Española, R. A. (2004). *Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española* (Vol. Edición vigésima segunda). (Salvat, Ed.) Madrid, España.
- Falconí, J. G. (jueves de marzo de 2014). *Derecho Ecuador*. (U. C. Ecuador., Editor, & U. C. Ecuador., Productor) Recuperado el 04 de Febrero de 2020, de Derecho Ecuador: <https://www.derechoecuador.com/exposicion-de-motivos-del-coip>
- Gallegos, B. (2010). *La Responsabilidad en el Delito de Tránsito*. Quito, Ecuador.
- García Caverro, P. (2012). *Derecho Penal Parte General*. Perú, Lima: Jurista Editores.
- González, D. L. (1 de septiembre de 2015). *GLADIATRIX EN LA ARENA*. Recuperado el 14 de enero de 2020, de <https://gladiatrixenlaarena.blogspot.com/2015/09/trafico-en-la-antigua-roma.html>
- González, E. (1990). *Factores y causas de accidentes de Tránsito en Medicina Legal en el Tránsito*. Santiago, Chile: Editorial Jurídica de Chile.
- Guillermo, V. R. (junio de 2014). *dscapce*. Recuperado el 19 de enero de 2020, de Una ventana al mundo: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3470/1/T-UCE-0013-Ab-115.pdf>
- Irureta, V. (2003). *Accidentología Vial y Pericia* (Vol. Tercera Edición). Buenos Aires, Argentina: Ediciones La Rocca.

- J, D. (2017). *lifeder*. Recuperado el 12 de Marzo de 2020, de <https://www.lifeder.com/entrevista-de-investigacion/>
- Jescheck, H.-H. (2002). *Tratado de derecho penal Parte General* (Vol. Quinta Edición). Granada.
- JUDICIAL, C. O. (2009). Quito, Ecuador. Recuperado el 10 de marzo de 2020, de <http://www.lexis.com.ec/wp-content/uploads/2017/09/CODIGO-ORGANICO-DE-LA-FUNCION-JUDICIAL.pdf>
- López Díaz, C. (1999). *Código Penal Alemán (Strafgesetzbuch, 32a)*. Bogotá, Colombia: UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA.
- Luís. & Sánchez, C. A. (1995). Buenos Aires, Buenos Aires, Argentina: Cuyo, Ediciones Jurídicas. Recuperado el 21 de enero de 2020
- Luque Rodríguez, P. &. (1994). *Investigación de Accidentes de Tráfico. Estudio del automóvil*. (U. d. Oviedo, Ed.) Oviedo, España: Universidad de Oviedo.
- Luzón, D. (2012). *Lecciones de derecho penal: parte general* (Vol. Segunda Edición). Valencia: Tirant lo Blanch.
- Mayedonchi, J. S. (2015). *Críticas a la penalización de la*. Argentina: FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES. Obtenido de <https://repositorio.uade.edu.ar/xmlui/bitstream/handle/123456789/5517/MAYEDONCHI%20%20JUAN%20SALVADOR.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- McEnnis, L. J. (1952). Background and Development of the Traffic. *Journal of Criminal Law and Criminology*, 12.
- New York: Legislative. (1910). *Laws of the State of New York, Volume 1*. New York, EEUU.
- okdiario*. (s.f.). Recuperado el 11 de marzo de 2020, de <https://okdiario.com/curiosidades/que-metodo-descriptivo-2457888>
- Ortiz, J. (s.f.). *lifeder*. Recuperado el 11 de Marzo de 2020, de <https://www.lifeder.com/investigacion-exploratoria/>

- Perú, C. p. (s.f.). Obtenido de http://spij.minjus.gob.pe/content/publicaciones_oficiales/img/CODIGOPENAL.pdf
- Puig, S. M. (2015). *Derecho Penal Parte General* (Vol. Décima Edición). Barcelona, España.
- RAE. (09 de 03 de 2020). *Real Academia de la Lengua Española*. Obtenido de <https://dle.rae.es/peat%C3%B3n>
- Raffino, M. E. (11 de diciembre de 2019). *concepto. De*. Obtenido de <https://concepto.de/metodo-deductivo-2/>
- Raffino, M. E. (22 de diciembre de 2019). *Concepto. De*. Recuperado el 11 de marzo de 2020, de <https://concepto.de/metodo-inductivo/>
- Raffino, M. E. (23 de enero de 2020). *Concepto. De*. Recuperado el 12 de marzo de 2020, de <https://concepto.de/metodo-cualitativo/>
- Raffino., M. E. (febrero de 2020). *Concepto .de*. Obtenido de <https://concepto.de/metodo-cuantitativo/>
- Ramírez, J. (s.f.). *lifeder*. Recuperado el 11 de Marzo de 2020, de <https://www.lifeder.com/metodo-historico/>
- Rocafuerte, U. L. (5 de Julio de 2020). *www.ulvr.edu.ec*. Obtenido de <https://www.ulvr.edu.ec/academico/unidad-de-titulacion/proyecto-de-investigación>
- Rodríguez, O. (2010). *La Presunción de Inocencia Principios Universales* (Vol. Segunda edición). (G. Ibáñez, Ed.) Medellín, Colombia: Ediciones jurídicas Gustavo Ibáñez Ltda.
- Safety, C. R. (s.f.). Obtenido de <http://www.china.org.cn/china/LegislationsForm2001-2010/2011->
- SALAZAR, B. L. (2017). *Repositorio Digital Pontificia Universidad Católica del Ecuador*. (P. U. Ecuador, Ed.) Recuperado el 06 de marzo de 2020, de Repositorio Digital Pontificia Universidad Católica del Ecuador:

<http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/123456789/13019/Tesis%20Brenda%20Lizet%20Espinosa%20Salazar.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Sections, F. S. (s.f.). *Florida Statute Sections*. Obtenido de http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&URL=0300%20%20-0399/0316/Sections/0316.061.html

Soler, S. (1945). *Derecho Penal* (Vol. Cuarta Edición). Buenos Aires, Argentina: Leley.

Suarez, A. (2001). *El Debido Proceso Penal* (Vol. Segunda Edición). Colombia: Editorial Universidad Externado de Colombia.

traffic.findlaw. (s.f.). *traffic.findlaw*. Obtenido de <https://traffic.findlaw.com/traffic-tickets/leaving-the-scene-of-an-accident-hit-and-run-state-laws.html>

unidas, O. d. (10 de marzo de 1949). *emov*. Obtenido de <http://www.emov.gob.ec/sites/default/files/transparencia/a2.2.pdf>

Unidas, O. d. (22 de noviembre de 1969). Obtenido de https://www.oas.org/dil/esp/1969_Convenci%C3%B3n_Americana_sobre_Derechos_Humanos.pdf

Urbano, W. A. (enero de 2015). (U. C. Ecuador, Ed.) Recuperado el 27 de Enero de 2020, de Dspace: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/5161/1/T-UCE-0013-Ab-332.pdf>

Vanessa, C. T. (Julio de 2017). *Dspace*. (U. C. ECUADOR, Editor) Recuperado el 24 de Enero de 2020, de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/13253/1/T-UCE-0013-Ab-167.pdf>

Zaffaroni, E. (2014). *Manual de Derecho Penal Parte General* (Vol. Segunda Edición). Buenos Aires, Argentina: Ediar.

Zambrano, G. C. (2014). *La ley de tránsito desde el punto de vista Criminológico y el costo de la siniestrabilidad vial*. Quito, Quito, Ecuador: Fiscal General del Estado. Obtenido de <https://www.fiscalia.gob.ec/images/PerfilCriminologico/criminologico09.pdf>

Zambrano, M. (2009). *Los Principios Constitucionales del Debido Proceso y las Garantías Jurisdiccionales* (Vol. Primera edición). Quito, Ecuador: Editorial PH Ediciones.

Carta Magna de Inglaterra de 1215

Carta Magna de Inglaterra de 1354

Declaración de los Derechos del Buen Pueblo de Virginia.

Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano.

Constitución de la República del Ecuador.

Código Orgánico Integral Penal.

Código Orgánico de la Función Judicial.

ANEXOS
EVIDENCIA FOTOGRAFICA

Anexo 1. Entrevista al Dr. Miguel Eduardo Costain Vásquez.



Anexo 2. Entrevista al Dr. Edwin Armando Tierra Gusqui.



Anexo 3. Entrevista a la Dra. Gioconda Armijos Morán.



Anexo 4. Entrevista al Dr. Fernando Bonoso León.



Anexo 5. Entrevista al Dr. Xavier Espinoza.



Anexo 6. Investigación de campo junto al Tutor Galo Castillo Castro.



Anexo 7. Encuesta a los Abogados en el libre ejercicio de la profesión.



Anexo 8. En las afueras del Ministerio Publico y la Fiscalía de Piura Perú.



Anexo 9. En las afueras de la Corte Superior de Justicia de Piura.



Anexo 10. Junto al fiscal Gregorio Córdova Huamán durante mi estadía en la ciudad.



Anexo 11. Condecoración al Fiscal de Piura el abogado Gregorio Córdova Huamán.



Anexo 12. Solicitud dirigida al Director Provincial del Consejo de la Judicatura del Guayas

SOLICITUD: Informacion Estadistica

Dr. Paul Franco Pombo
DIRECTOR PROVINCIAL DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA DEL GUAYAS.-

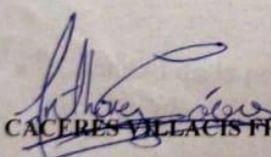
De mis consideraciones,-

Yo, **CACERES VILLACIS FRANCISCO ANTHONY**, con C.C.: **0955077409**, Ecuatoriano, de ocupación Egresado de la Carrera de Derecho (Facultad de Ciencias Sociales y Derecho), de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, cursando actualmente la Titulación, con el proyecto de investigación titulado: **"...EL ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE COMO DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL COIP ..."**, previo a obtener el título de: **"...Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República..."**, a fin de recaudar datos estadísticos que sirvan como respaldo para el antes mencionado proyecto. **SOLICITO**, de manera encarecida, se me conceda lo siguiente:

- Datos estadísticos de las sentencias donde se hayan sentenciado a contraventores de transito por lesiones (Art. 379C.O.I.P), del periodo **01 de enero del 2014**, hasta **31 de diciembre del 2018.-**

Información que podrá ser receptada de forma virtual o física bajo mis costas, petición que realizo conforme el principio de publicidad, tipificado en el **Art. 13 del Código Orgánico de la Función Judicial.-**

Quedando de antemano agradecido por la atención prestada.-


CACERES VILLACIS FRANCISCO ANTHONY
E-mail: 0955077409
facv09@gmail.com
Telf: 0981170642
Dirección: Cdla. Urdenor V13


TRÁMITE EXTERNO: DP09-EXT-2019-12511
REMITENTE: FRANCISCO ANTHONY CACERES
RAZÓN SOCIAL: PARTICULAR
FECHA RECEPCIÓN: 06/11/2019 14:33
NRO DOCUMENTO: SN
TOTAL DOCUMENTOS: 1 FOJA
INGRESADO POR: juan.ortegag

Revise el estado de su trámite en: <http://cjb.guayacumban.gub.ec/portal/portal.jspx>

 Scanned with CamScanner

Anexo 13. Solicitud dirigida al Jefe Nacional la O.I.A.T.

Guayaquil 6 de Febrero del 2020

PREFECTO AB. RENÉ GARCÍA ANDRADE

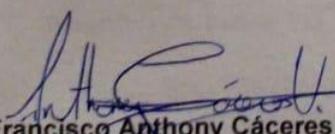
JEFE NACIONAL LA O.I.A.T.

De mis consideraciones.-

Yo **Francisco Anthony Cáceres Villacís** con cédula de ciudadanía número **0955077409**, ecuatoriano mayor de edad de ocupación **EGRESADO DE LA CARRERA DE DERECHO** (Facultad de Ciencias Sociales y Derecho) de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, cursando actualmente la Unidad de Titulación, con el proyecto de investigación titulado **"INCLUSIÓN DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE COMO DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL"**, previo a obtener el título de: "Abogado de los juzgados y Tribunales de la República" a fin de recaudar datos estadísticos que servirán como respaldo para el antes mencionado proyecto de investigación, **SOLICITO** de manera muy encarecida, se me conceda lo peticionado:

- Cantidad de muertes por accidentes de tránsito registrados desde el año 2015 al año 2019, en el Ecuador.

Información que podrá ser receptada de forma virtual o física bajo a mis costas.
Quedando de antemano muy agradecido por su atención prestada.-


Francisco Anthony Cáceres Villacís
CC:0955077409
Email: facv09@gmail.com
Teléfono: 0981170642
Dirección: Cdla Urdenor 1 Mz 3 V13

06-02-2020
76103
Cte. Edwin Morquecho

Anexo 14. Solicitud dirigida al Director de Gestión de Infracciones y Servicio de Tránsito de la ATM.

Guayaquil 03 de Febrero del 2020.

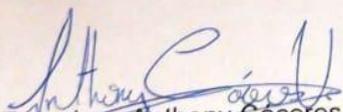
AB. MGS. EDGAR LUPERA VALENCIA.

DIRECTOR DE GESTIÓN DE INFRACCIONES Y SERVICIOS DE TRÁNSITO DE LA ATM.

De mis consideraciones.-

Yo Francisco Anthony Cáceres Villacís con cédula de ciudadanía número 0955077409, ecuatoriano mayor de edad de ocupación EGRESADO DE LA CARRERA DE DERECHO (Facultad de Ciencias Sociales y Derecho) de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, cursando actualmente la Unidad de Titulación, con el proyecto de investigación titulado **"INCLUSIÓN DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE COMO DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL"**, previo a obtener el título de: "Abogado de los juzgados y Tribunales de la República" a fin de recaudar conocimiento y experiencia colectiva sobre accidentes de tránsito, su prevención y educación. Le solicito a usted de la manera más encarecida se sirva a concederme una entrevista personal, la misma que servirá como respaldo para el antes mencionado proyecto de investigación.

Quedando de antemano muy agradecido por su atención prestada.-


Francisco Anthony Cáceres Villacís
CC: 0955077409
Email: facv09@gmail.com
Teléfono: 0981170642
Dirección: Cdla Urdenor 1 Mz 3 V13





Scanned with
CamScanner

Anexo 15. Solicitud dirigida al presidente del Colegio de Abogados del Guayas.

Guayaquil 9 de Enero del 2020

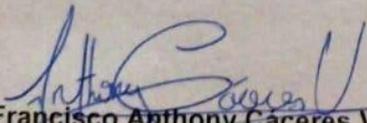
AB. JIMMY SALAZAR GASPAR
PRESIDENTE DEL COLEGIO DE ABOGADOS DEL GUAYAS.

De mis consideraciones.-

Yo **Francisco Anthony Cáceres Villacís** con cédula de ciudadanía número **0955077409**, ecuatoriano mayor de edad de ocupación **EGRESADO DE LA CARRERA DE DERECHO** (Facultad de Ciencias Sociales y Derecho) de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, cursando actualmente la Unidad de Titulación, con el proyecto de investigación titulado **"INCLUSIÓN DEL ABANDONO DE LUGAR DEL ACCIDENTE COMO DELITO Y NO COMO AGRAVANTE DENTRO DEL CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL"**, previo a obtener el título de: "Abogado de los juzgados y Tribunales de la República" a fin de recaudar datos estadísticos que servirán como respaldo para el antes mencionado proyecto de investigación, SOLICITO de manera muy encarecida, se me conceda lo peticionado:

- Cantidad de la población de profesionales del Derecho registrados hasta el año 2020, en el honorable y respetado Colegio de abogados del Guayas.

Información que podrá ser receptada de forma virtual o física bajo a mis costas.
Quedando de antemano muy agradecido por su atención prestada.-


Francisco Anthony Cáceres Villacís

CC: 0955077409

Email: facv09@gmail.com

Teléfono: 0981170642

Dirección: Cilla Urdenor 1 Mz 3 V13

COLEGIO DE ABOGADOS DEL GUAYAS

RECIBIDO

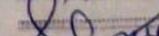
Fecha

Hor #

Extensión

09/01/2020

14:00



CamScanner