



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
DE GUAYAQUIL FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y
DERECHO
CARRERA DE DERECHO**

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

**TEMA:
“GARANTIAS LEGALES Y CONSTITUCIONALES PARA LOS
CONDUCTORES INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO
CON RESULTADOS DE MUERTE PRODUCIDOS POR LA
IRRESPONSABILIDAD DEL PEATÓN”**

**TUTOR:
ABG. ARIEL SEPULVEDA SOTO**

**AUTORES:
CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARRANCO
JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN**

**GUAYAQUIL - ECUADOR
2016**

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

Christopher Adolfo Ocaña Carranco & Jorge Lorenzo Lozano Lavayen, declaramos bajo juramento que la autoría del presente trabajo con el título **“GARANTIAS LEGALES Y CONSTITUCIONALES PARA LOS CONDUCTORES INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON RESULTADOS DE MUERTE PRODUCIDOS POR LA IRRESPONSABILIDAD DEL PEATON”** nos corresponde totalmente y nos responsabilizamos con criterios y opiniones científicas que en el mismo se declara, como producto de la investigación realizada por nosotros. De la misma forma cedemos nuestros derechos a la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su reglamento y normatividad institucional vigente.

AUTORES:

Christopher Adolfo Ocaña Carranco

C.I. 0931135768

Jorge Lorenzo Lozano Lavayen

C.I. 091509470-0

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En calidad de tutor del proyecto de investigación, nombrado por el Director de carrera de la Facultad de Ciencias Sociales y Derecho de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil.

Certifico:

Haber dirigido, revisado y analizado el Proyecto de Investigación con el Tema: **“GARANTIAS LEGALES Y CONSTITUCIONALES PARA LOS CONDUCTORES INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON RESULTADOS DE MUERTE PRODUCIDOS POR LA IRRESPONSABILIDAD DEL PEATON”**, presentando como requisito previo a la aprobación y desarrollo de la investigación para optar al título de: ABOGADO DE LOS TRIBUNALES Y JUZGADOS DE LA REPUBLICA DEL ECUADOR, Presentado por los Egresados: **Christopher Adolfo Ocaña Carranco C.I. 0931135768Y Jorge Lorenzo Lozano Lavayen C.I. 091509470-0**

El mismo que consideramos que debe ser aceptado por reunir los requisitos legales, viables e importancia del tema.

Abg. Ariel Sepúlveda Soto

TUTOR.

CERTIFICACIÓN DE ANTIPLAGIO



Urkund Analysis Result

Analysed Document: RESPALDO TESIS LOZANO LAVAYEN Y OCAÑA
CARRANCO.docx (D18995616)
Submitted: 2016-03-30 22:59:00
Submitted By: jlozanolavayen@gmail.com
Significance: 6 %

Sources included in the report:

URKUND PDF-TESIS LOZANO LAVAYEN Y OCAÑA CARRANCO.pdf (D18977305)

Instances where selected sources appear:

3



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT
Secretaría Nacional de Educación Superior, Ciencia,
Tecnología e Innovación

REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

TITULO Y SUBTITULO: GARANTIAS LEGALES Y CONSTITUCIONALES PARA LOS CONDUCTORES INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON RESULTADOS DE MUERTE PRODUCIDOS POR LA IRRESPONSABILIDAD DEL PEATON.

AUTORES:
CHRISTOPHER ADOLFO
OCAÑA CARRANCO Y JORGE
LORENZO LOZANO LAVAYEN.

REVISORES: ARIEL SEPULVEDA SOTO

INSTITUCIÓN: UNIVERSIDAD
LAICA VICENTE
ROCAFUERTE DE
GUAYAQUIL

FACULTAD:
CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO

CARRERA: DERECHO

FECHA DE PUBLICACIÓN:

N. DE PAGS: 90

ÁREAS TEMÁTICAS: DERECHO

PALABRAS CLAVE: Garantías para los conductores - irresponsabilidad del peatón, accidentes.

RESUMEN: La presente investigación trata sobre las falta de garantías legales y constitucionales para los conductores involucrados en accidentes de tránsito con resultados de muerte producidos por la irresponsabilidad del peatón. Lo que pretendemos lo plasmamos con el objetivo de analizar la tipificación en el Código Orgánico Integral Penal de muerte culposa y los mecanismos de aplicación de las garantías para conductores ante accidentes ocasionados por irresponsabilidad del peatón. Y formulamos el problema a través de una pregunta rectora ¿Cómo propiciar que se cumplan las garantías normadas en el Código Orgánico Integral Penal y la Constitución, para los conductores que ocasionen accidentes de tránsito que son consecuencia de la irresponsabilidad del peatón? El estudio del tema investigado permite plantear la Hipótesis o idea a defender Reformando el Art 377 del Código Orgánico Integral Penal, se podría tener un mejor mecanismo de control al garantizar a los conductores cuando suceda un accidente de tránsito ocasionados por un peatón. Recomendar se elabore un anteproyecto de ley reformatorio al Art 377 del COIP garantizándolos derechos del que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo por irrespetar las normas de tránsito y se recomienda agrega al Art 377 del Código Orgánico Integral Penal un inciso que diga “se exencionara de culpa cuando el conductor se ve involucrado en un accidente de tránsito por culpa del irrespeto de la ley por parte del peatón o al eludir atropellarlo a él, hace maniobras que ocasiona la muerte del peatón o terceros pasivos en la circulación”

N. DE REGISTRO

N. DE CLASIFICACIÓN:

DIRECCIÓN URL

ADJUNTO URL

ADJUNTO PDF:

SI

NO

CONTACTO CON AUTORES:
CHRISTOPHER ADOLFO
OCAÑA CARRANCO Y JORGE
LORENZO LOZANO LAVAYEN.

Teléfono: 0993241993
- 0991140536

E-mail: Chrisocanac@gmail.com
- Jlozanolavayen@gmail.com

**CONTACTO EN LA
INSTITUCION:**

Nombres: MSC. GUSTAVO MARRIOTT ZURITA
MSC. WASHINGTON VILLAVICENCIO.
FACULTAD CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO

Teléfono: 2596500
DIRECTOR DE DERECHO 233

E-mail: gmarriottz@ulvr.edu.ec

AGRADECIMIENTO

Agradecemos en primer lugar a Dios por permitirnos estar con salud, en segundo lugar a nuestros padres, que sin su apoyo incondicional y motivación para seguir adelante la culminación de este proyecto no hubiera sido posible. De manera muy especial agradezco a mi tutor por ser una guía y haberme dedicado tiempo para ayudarme, también agradezco a todas las personas que formaron parte del proyecto de manera directa e indirecta durante el desarrollo del mismo.

Christopher Adolfo Ocaña Carranco

Jorge Lorenzo Lozano Lavayen

DEDICATORIA

Le dedicamos este proyecto de investigación a todas aquellas personas que estuvieron presentes en cada paso de nuestra carrera universitaria y que ahora nos ven llegar a la meta que nos propusimos cuando ingresamos a la universidad, a nuestros padres que confiaron en nosotros los cuales fueron los pilares fundamentales para hoy lograr este objetivo y supieron guiar nuestros pasos hacia un buen perfil profesional.

Christopher Adolfo Ocaña Carranco

Jorge Lorenzo Lozano Lavayen

INDICE GENERAL

Caratula	I
Declaración de autoría y cesión de derechos de autor	II
Certificación de aceptación del tutor	III
Certificación de anti plagio	IV
Repositorio	V
Agradecimiento	VI
Dedicatoria	VII
Índice general	VIII
Índice de cuadros	XI
Índice de gráficos	XIII
Resumen	XV
Abstract	XVI
Introducción	XVII

CAPÍTULO I

1.1. Tema.	1
1.2. Planteamiento del problema.	1
1.3. Formulación del problema.	4
1.4. Sistematización de la investigación.	5
1.5. Objetivos generales de la investigación.	6
1.6. Objetivos específicos de la investigación.	6
1.7. Justificación de la investigación.	6
1.8. Delimitación o alcance de la investigación.	8
1.9. Hipótesis de la investigación.	8

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes referenciales y de investigación.	10
2.2. Marco teórico referencial.	12

2.2.1. Los conductores y su historia.	12
2.2.2. Las infracciones de tránsito.	13
2.2.3. Los delitos de tránsito en la tipificación penal ecuatoriana.	14
2.2.4. La ley de tránsito (historia).	15
2.2.5. El código orgánico integral penal y la normativa de tránsito.	17
2.2.6. Las partes intervinientes en la circulación.	18
2.2.7. Los automotores	19
2.2.8. Los peatones.	19
2.2.9. Ciclistas y motociclistas.	20
2.2.10. La competencia y jurisdicción de tránsito.	21
2.2.11. El estado como regular del tránsito.	21
2.2.12. Los Gad y la competencia de tránsito.	22
2.2.13. El proceso penal de tránsito.	23
2.2.14. La constitución garantista de derechos.	26
2.2.15. Las penas de tránsito.	28
2.2.16. Estadísticas de accidentes el tránsito.	30
2.2.17. Las garantías, derechos y deberes de los intervinientes en la circulación.	31
2.3. Marco legal	33
2.3.1. La constitución y las garantías.	33
2.3.2 el código orgánico integral penal y la tipificación de infracciones de tránsito.	41
2.3.3. La normativa internacional sobre garantías.	43
2.4. Marco conceptual.	46
 CAPITULO III	
3.1. Marco metodológico.	53
3.2. Tipo de investigación.	53
3.3. Enfoque de la investigación.	53
3.4. Técnicas de investigación.-	54

3.5. Población y muestra.	56
3.6. Presentación de resultados.	58
3.7. Conclusiones.	68
3.8. Recomendaciones.	69
Fuentes Bibliográficas	70

INDICE CUADROS

CUADRO N° 1: LA POBLACIÓN	56
CUADRO N° 2: LA MUESTRA	57
CUADRO N° 3: Pregunta 1: ¿Conoce usted Garantías legales y constitucionales para los conductores y peatones?	58
CUADRO N° 4: Pregunta 2: ¿Cree usted que cuando se produce un accidente de tránsito que cause muerte solo puede ser por impericia e irresponsabilidad del conductor?	59
CUADRO N° 5: Pregunta 3: ¿Cree usted que la inobservancia y violación a la ley por los peatones puede ser los causantes de un accidente de tránsito?	60
CUADRO N° 6: Pregunta 4: ¿Considera usted que los conductores por evadir a peatones que irrespetan la norma de tránsito pueden causar accidentes con resultado de muerte del peatón y de terceros?	61
CUADRO N° 7: Pregunta 5: ¿Considera usted que los conductores que ocasionaron un accidente con resultado de muerte aun no siendo responsables del accidente huyen de la escena por eludir la prisión?	62
CUADRO N° 8: Pregunta 6: ¿Cree usted que la fuga del conductor que siendo no culpable del accidente de tránsito con resultado de muerte, goza de derechos y garantías para que en la audiencia de formulación de cargos no se dicte prisión preventiva?	63
CUADRO N° 9: Pregunta 7: ¿Considera usted que el Art. 377 del COIP garantiza los derechos de conductores involucrado en un accidente con resultado de muerte aun no siendo culpables?	64
CUADRO N° 10: Pregunta 8: ¿Cree que debe reformarse el artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal, de forma que se garantice el derecho de inocencia del conductor que	

ocasiona un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo? 65

CUADRO N° 11: Pregunta 9: ¿Cree usted que debe aplicarse otra medida cautelar en vez de la prisión preventiva a conductor que ocasiona un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo porque irrespeto las normas de tránsito? 66

CUADRO N° 12: Pregunta 10: ¿Cree usted que si se reforma el Art 377 del COIP garantizando derechos del que ocasiona un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo por irrespetar las normas de tránsito, los implicados no huirán de la escena del hecho ya que se sentirían respetados sus derechos constitucionales? 67

INDICE GRÁFICO

CUADRO N° 1: Pregunta 1: ¿Conoce usted Garantías legales y constitucionales para los conductores y peatones?	58
CUADRO N° 2: Pregunta 2: ¿Cree usted que cuando se produce un accidente de tránsito que cause muerte solo puede ser por impericia e irresponsabilidad del conductor?	59
CUADRO N° 3: Pregunta 3: ¿Cree usted que la inobservancia y violación a la ley por los peatones puede ser los causantes de un accidente de tránsito?	60
CUADRO N° 4: Pregunta 4: ¿Considera usted que los conductores por evadir a peatones que irrespetan la norma de tránsito pueden causar accidentes con resultado de muerte del peatón y de terceros?	61
CUADRO N° 5: Pregunta 5: ¿Considera usted que los conductores que ocasionaron un accidente con resultado de muerte aun no siendo responsables del accidente huyen de la escena por eludir la prisión?	62
CUADRO N° 6: Pregunta 6: ¿Cree usted que la fuga del conductor que siendo no culpable del accidente de tránsito con resultado de muerte, goza de derechos y garantías para que en la audiencia de formulación de cargos no se dicte prisión preventiva?	63
CUADRO N° 7: Pregunta 7: ¿Considera usted que el Art. 377 del COIP garantiza los derechos de conductores involucrado en un accidente con resultado de muerte aun no siendo culpables?	64
CUADRO N° 8: Pregunta 8: ¿Cree que debe reformarse el artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal, de forma que se garantice el derecho de inocencia del conductor que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o	

esquivarlo?	65
CUADRO N° 9: Pregunta 9: ¿Cree usted que debe aplicarse otra medida cautelar en vez de la prisión preventiva a conductor que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo porque irrespeto las normas de tránsito?	66
CUADRO N° 10: Pregunta 10: ¿Cree usted que si se reforma el Art 377 del COIP garantizando derechos del que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo por irrespetar las normas de tránsito, los implicados no huirán de la escena del hecho ya que se sentirían respetados sus derechos constitucionales?	67



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
DE GUAYAQUIL FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO
CARRERA DE DERECHO**

TEMA: “GARANTIAS LEGALES Y CONSTITUCIONALES PARA LOS CONDUCTORES INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON RESULTADOS DE MUERTE PRODUCIDOS POR LA IRRESPONSABILIDAD DEL PEATÓN”

TUTOR: ABG. ARIEL SEPULVEDA SOTO

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO
JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN

RESUMEN EJECUTIVO

La presente investigación trata sobre la falta de garantías legales y constitucionales para los conductores involucrados en accidentes de tránsito con resultados de muerte producidos por la irresponsabilidad del peatón. Lo que pretendemos lo plasmamos con el objetivo de analizar la tipificación en el Código Orgánico Integral Penal de muerte culposa y los mecanismos de aplicación de las garantías para conductores ante accidentes ocasionados por irresponsabilidad del peatón. Y formulamos el problema a través de una pregunta rectora ¿Cómo propiciar que se cumplan las garantías normadas en el Código Orgánico Integral Penal y la Constitución, para los conductores que ocasionen accidentes de tránsito que son consecuencia de la irresponsabilidad del peatón? El estudio del tema investigado permite plantear la Hipótesis o idea a defender Reformando el Art 377 del Código Orgánico Integral Penal, se podría tener un mejor mecanismo de control al garantizar a los conductores cuando suceda un accidente de tránsito ocasionados por un peatón. Recomendar se elabore un anteproyecto de ley reformativo al Art 377 del COIP garantizándolos derechos del que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo por irrespetar las normas de tránsito y se recomienda agrega al Art 377 del Código Orgánico Integral Penal un inciso que diga “se exencionara de culpa cuando el conductor se ve involucrado en un accidente de tránsito por culpa del irrespeto de la ley por parte del peatón o al eludir atropellarlo a él, hace maniobras que ocasiona la muerte del peatón o terceros pasivos en la circulación”

PALABRAS CLAVE: Garantías para los conductores-irresponsabilidad del peatón, accidentes.



**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE
DE GUAYAQUIL FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO
CARRERA DE DERECHO**

TEMA: "GARANTIAS LEGALES Y CONSTITUCIONALES PARA LOS CONDUCTORES INVOLUCRADOS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON RESULTADOS DE MUERTE PRODUCIDOS POR LA IRRESPONSABILIDAD DEL PEATÓN"

TUTOR: ABG. ARIEL SEPULVEDA SOTO

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO
JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN

ABSTRACT

This research deals with the lack of legal and constitutional guarantees for drivers involved in traffic accidents resulting in death caused by the irresponsibility of the pedestrian. What we want what we capture with the aim of analyzing the definition in the Code of Criminal Integral wrongful death and enforcement mechanisms guarantees for drivers to accidents caused by irresponsible pedestrian. And we formulate the problem through a guiding question How encouraging that the guarantees normed in the Code of Criminal Integral and the Constitution, for drivers who cause traffic accidents are the result of the irresponsibility of pedestrians are met? The study investigated theme allows hypothesize or idea to defend Reforming the Art 377 of the Code of Criminal Integral, could have a better control mechanism to ensure drivers when a traffic accident caused by a pedestrian happen. Recommend a bill reformatory to Article 377 of the COIP guaranteeing them rights that causes a traffic accident resulting in death when he avoid hitting a pedestrian or avoid him for disrespecting traffic rules and recommended added to Art is prepared 377 of the Code Integral Penal a clause that says "is exencionara of guilt when the driver is involved in a traffic accident because of the disrespect of the law by the pedestrian or to avoid hitting him him, makes maneuvers that causes death pedestrian or third party liabilities in circulation "

KEYWORDS: Guarantees for drivers-irresponsibility of pedestrian accidents.

INTRODUCCION

Los accidentes de tránsito en Ecuador es un problema de orden social ya que deja secuelas al suceder el acontecimiento por lo cual siempre son participe los conductores y peatones, y desde hace años se ha incrementado el índice de accidentes a pesar que existen leyes rigurosas para los que lo originan.

Los accidentes de tránsito en la actualidad siguen ocupando un puesto entre las cinco causas de muertes frecuentes en el país, por lo cual se ha desarrollado campañas e incrementado sanciones para los que la ocasionen, para así lograr disminuir el índice de accidentes.

El capítulo I está formado por el tema del proyecto, el planteamiento del problema, formulación del problema, sistematización del problema, Objetivos generales y específicos de la investigación, Justificación de la investigación, Delimitación o alcance de la investigación y la Hipótesis de la Investigación.

Capítulo II que es el marco teórico referencial, comenzamos definiendo que son los conductores y su historia, definimos las infracciones de tránsito y los delitos de tránsito en la tipificación ecuatoriana, analizamos la ley de tránsito (historia), el código orgánico integral penal y la normativa de tránsito, así mismos definimos las partes intervinientes en la circulación como son los automotores, los peatones, ciclistas y motociclistas, en el ámbito jurídico establecimos la competencia y jurisdicción de tránsito, el proceso penal de tránsito, la constitución garantista de derecho, las penas de tránsito, estadísticas de accidentes de tránsito, las garantías, derechos y deberes de los intervinientes en la circulación, así mismo comenzamos el marco legal y en el estudios y nombramos los artículos relacionados al tema, y por último el marco conceptual recogimos conceptos básicos del tema a tratar.

El Capítulo III, metodología de la investigación empleando los métodos necesarios se inscribe en una visión cualitativa del objeto del estudio y la investigación de campo, que lo hicimos utilizando la técnica de encuesta y vinculada al que hacer jurídico como Jueces, Abogados en libre ejercicio profesional lo que nos permitió llegar a conclusiones y recomendaciones entre ellas la más importante.

CAPÍTULO I

1.1. Tema.-

Garantías legales y constitucionales para los conductores involucrados en accidentes de tránsito con resultado de muerte producidos por la irresponsabilidad del peatón.

1.2. Planteamiento del problema.-

Partamos de los antecedentes, que de acuerdo con estadísticas de la “*Agencia Nacional de Tránsito (ANT) en los meses de septiembre, octubre, noviembre y diciembre del año 2014 - 2015, 191 accidentes fueron provocados por peatones que cruzaron la calzada sin respetar la señalización (semáforos o señales manuales), y otros 51 incidentes por bajarse o subirse de vehículos en movimiento sin tomar las precauciones debidas. Además, en 2014 hubo 60 percances por embriaguez del peatón*”¹.

Como hemos observado en el análisis de la ANT hubo una gran cantidad de accidentes de tránsito ocasionados por la irresponsabilidad del peatón, sin embargo con el pasar del tiempo hemos visto que se siguen cometiendo infracciones por parte de los peatones aun habiendo sanciones para ellos, pero no tan estrictas y fuertes como los daños que causan por su irresponsabilidad.

En las estadísticas de la ANT, año a año podemos verificar que los accidentes de tránsito son comunes y en algunos de ellos con consecuencia graves, como la muerte o daños temporales de alguna persona directa o indirecta.

La acción más frecuente de los conductores que ocasionan el accidente es que se dan a la fuga del lugar de los hechos dejando abandonada, la

¹ (<http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.VpZx7LbhDcs>, 2014)

escena del accidente y por ende la falta de preocupación a las víctimas, el huir de la escena es común tanto en los conductores parte directa o indirecta si no resultaren con heridas.

Los conductores que son parte directa de los accidentes, pero que el accidente lo provocaron por evitar atropellar, chocar a peatones, motociclistas, automóviles, etc. también se dan a la fuga de la escena del accidente, la respuesta de ellos es que se pueden defender de mejor manera estando en libertad, dado que siempre se dicta la medida de prisión preventiva sin importarle al operador de justicia las consecuencias de ello en la vida familiar o laboral, el Código Orgánico Integral Penal en su Art. 373 en el cual señala que por la irresponsabilidad del peatón se cometa un accidente de tránsito, el será sancionado al igual forma que se lo sancionaría si la infracción la hubiera cometido el conductor, a diferencia de la magnitud del accidente cometido.

Pero al existir víctimas el Fiscal solicita y el Juez de garantías penales, siempre dispone la prisión preventiva y esta se libra con la sentencia del imputado o con la absolución pero luego del proceso penal, raro es el caso que se dicte medidas sustitutivas.

El caso que resultado del accidente de tránsito con resultado de muerte la tipificación penal es el de muerte culposa según el Art. 377 del Código Orgánico Integral Penal en el cual menciona que todas las personas que hayan cometido un accidente y que producto del mismo mueran personas, deberán ser sancionados con prisión y pagar la pena dictada por un Juez y cumplir con otras sanciones por haber cometido el delito.

De lo primordial que observamos en la tipificación antes señalada es pertinente analizar cuál es el deber objetivo de cuidado, en los conductores que por cumplir ese deber objetivo de cuidado y por evitar atropellar a peatones, motociclista u otros automotores, originen accidentes por los cuales tiene como resultado la muerte, si el peatón, ciclista motociclista o

conductor del otro automotor no se siente parte del problema y no midió su irresponsabilidad que ocasiona el accidente y más aún se queda para afrontarlo.

Como decía un jurista clásico *Francesco Carrara*, "hay que evitar la presencia de un derecho punitivo aberrante, destacando la previsibilidad y la posibilidad de la previsión, definiendo a la infracción al deber objetivo de cuidado como la voluntaria omisión de diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio hecho" porque lo que está más allá de la posibilidad de prever se tiene como "casus". (<http://www.derechoecuador.com/>)

Ya hace décadas atrás en la sociedad se aclara el dolo de la culpa aún como formas de la culpabilidad, ya que se entiende que se tiene la voluntad de realizar el hecho, sin saber el daño que se causa por originarlo y no se tiene el debido cuidado para no realizarlo, ahora si existe el dolo al momento de realizar u originar el accidente, eso será sancionado según el daño que cause..

En la actualidad se ve a diario en las calles como peatones y conductores violan la ley sin embargo no se los sanciona con frecuencia es por eso que son reincidente al momento de hacerlo, a pesar que se ha incrementado la sanción para los infractores, pero esto tiene muchos factores al momento de ocasionar una infracción de tránsito ya que los conductores no lo hacen por cuenta propia, existen razones y motivos cuando lo ocasionan y muchas veces no es por irresponsabilidad de quien conduce un automotor sino también por quienes transitan por la calle.

De lo antes citado podemos decir que el problema de la fuga o huida de los conductores que ocasionan accidentes con resultado de muerte se da por desconfianza del sistema judicial en la sutileza en dictar la prisión preventiva ya que a los conductores que ocasionan el accidente no tienen la seguridad que al momento que están siendo procesados se le aplique las medidas sustitutivas que deben aplicar los operadores de justicia, por

temor a que la prensa los reproche, en forma no calificada legalmente la libertad, según la perspectiva de ellos alguien acusado de causar accidente con resultado de muerte o lesiones.

Otro problema que se le presenta y origina a la persona que es acusada de muerte culposa es en que la aplicación de los atenuantes a la imposición de la pena no es precisa para esos casos será la afirmación que la desprendemos de lo tipificado en el *Art. 45 del Código Orgánico Integral Penal*.

“Circunstancias atenuantes de la infracción.- Son circunstancias atenuantes de la infracción penal:

- 1. Cometer infracciones penales contra la propiedad sin violencia, bajo la influencia de circunstancias económicas apremiantes.*
- 2. Actuar la persona infractora por temor intenso o bajo violencia.*
- 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. (Asamblea Nacional, 2014)*

Existe una negligencia al momento de tomar como atenuante que la infracción se cometió como acto involuntario para evitar realizar otra infracción.

Para concretar podemos decir el problema de la siguiente manera: falta seguridad en aplicar las garantías legales y constitucionales para los conductores en accidentes de tránsito ocasionados por el peatón.

1.3. Formulación del problema.-

¿Cómo propiciar que se cumplan las garantías normadas en el Código Orgánico Integral Penal y la Constitución, para los conductores que ocasionen accidentes de tránsito que son consecuencia de la irresponsabilidad del peatón?

1.4. Sistematización de la investigación.-

Existiendo muchos conceptos sobre sistematización es importante recalcar que para nuestra investigación la definimos como un ejercicio teórico, un esfuerzo potente por formular categorías, ordenar elementos empíricos, relacionar los procesos con su contexto y confrontar el hacer práctico con los principios que los sustentan, pensando en lo que se hace, facilitan hacer las cosas razonadas, para dicho fin las preguntas a despejar debe ser ¿Qué queremos investigar?, ¿qué aspectos concretos debe tener la investigación?, ¿Por qué se origina el problema a investigar? ¿Qué conclusiones nos da la investigación?, etc., con esta mismo instrumento procedemos a sistematizar a través de preguntas que guiaran nuestra investigación.

1. ¿Investigado las estadísticas de la ANT son los accidentes de tránsito la segunda causa de muerte en el país?
2. ¿Quiénes son parte directa, indirecta o tercero en un accidente de tránsito?
3. ¿Cuál es el nivel de fallecidos por accidentes de tránsito por participación directa de los peatones?
4. ¿Se puede ocasionar un accidente de tránsito por evitar atropellar a un peatón, chocar con otro automotor?
5. ¿Qué origina la fuga de la escena del accidente tanto al conductor directo o indirecto en un accidente tránsito?
6. ¿Cómo la prisión preventiva en conductores que cometen accidentes de tránsito sin estar en estado etílico o con efectos de sustancias psicotrópicas, es manejada en forma adecuada?

7. ¿Con que frecuencia se aplica las medidas sustitutivas de la prisión preventiva a los investigados por delitos de tránsito que no estuvieron bajo efectos de alcohol o sustancias psicotrópicas o estupefacientes?
8. ¿Cómo se aplican las atenuantes en caso de sentenciar de responsabilidad penal en los delitos de tránsito que provoquen muerte, ocasionados por evitar atropellar a un peatón, motocicleta o chocar?
9. ¿Cómo el COIP califica atenuantes de responsabilidad penal en los delitos de tránsito que provoquen muerte, ocasionados por evitar atropellar a un peatón, motocicleta o chocar?

1.5. Objetivos generales de la investigación.-

Analizar la tipificación en el Código Orgánico Integral Penal de muerte culposa y los mecanismos de aplicación de las garantías para conductores ante accidentes ocasionados por irresponsabilidad del peatón.

1.6. Objetivos específicos de la investigación.-

1. Examinar las garantías para los conductores involucrados en accidentes ocasionados por la irresponsabilidad del peatón.
2. Analizar las obligaciones, responsabilidad y derechos del peatón.
3. Cuantificar los accidentes de tránsito con resultado de muerte en el año 2014 y 2015.

1.7. Justificación de la investigación.

Actualmente hay un sinnúmero de problemas que existen a nivel mundial, local, nacional, continental, familiar, y personal en relación a los

accidentes de tránsito, lo cual se justifica con razón por la que decidimos enfocarnos en el tema: Garantías legales y constitucionales para los conductores involucrados en accidentes de tránsito con resultados de muerte producidos por la irresponsabilidad del peatón.

Los accidentes de tránsito se deben a la particularidad de diversos factores, y nos enfocaremos en uno de ellos cual es de que se pueden ocasionar accidentes por evitar otro, lo que pone en un problema a solucionar, es básico que se conozca las causas y consecuencias del problema, y una vez conociendo las características de la problemática podemos implementar mejores soluciones.

A pesar que la medicina ha mejorado, y tecnología en los automotores, las muertes por accidentes de tránsito se han convertido en uno de los más graves problemas de salud pública y es calificado como la segunda causa de muerte en el país.

Este problema, es un asunto que a todos nos concierne, pues todos hemos experimentado este problema ya sea en nosotros, o algún conocido.

Se han llevado a cabo un sinnúmero de investigaciones sobre accidentes de tránsito, sin embargo, no hemos logrado solucionar este problema, los que participan del accidente no siempre son los responsables directos, pero los conductores que sobreviven son los primeros en huir de la escena sin poder ellos mismos dar su versión en forma directa de las causas que motivaron el accidente.

Dejando la responsabilidad civil al propietario del automotor y si ellos son los dueños se produce un rompimiento de la vida, laboral y familiar de ellos. Por lo tanto esta investigación se justifica por cuanto se buscará establecer los sucesos posibles en un accidente de tránsito y analizarlo

con una perspectiva de defensa de los conductores que ocasionan muerte, y daños materiales que son calificados como delitos de tránsito y que el accidente tuvo elementos ajenos al cumplimiento de su deber objetivo de cuidado.

El principio de la aplicación del debido proceso y el de derecho a la defensa así como el de inocencia son justificativos para que se lleve a efecto esta investigación con las perspectivas señaladas.

1.8. Delimitación o alcance de la investigación.-

CAMPO: Derecho Penal, Procesal Penal y Derecho Constitucional.

AREA: Tránsito.

ASPECTO: Prisión preventiva y atenuantes.

TIEMPO: Año 2014-2015.

ESPACIO: Unidades Judicial Penales de la ciudad de Guayaquil, OIT.

1.9. Hipótesis de la Investigación.-

Reformando el Art 377 del Código Orgánico Integral Penal, se podría tener un mejor mecanismo de control al garantizar a los conductores cuando suceda un accidente de tránsito ocasionado por un peatón.

Variable independiente.-

La tipificación en el Código Orgánico Integral Penal de muerte culposa y los mecanismos de aplicación, en relación a los peatones que ocasionen accidentes de tránsito.

Variable dependiente.-

- Demostrar la falta de garantías para conductores ante accidentes de tránsito originados por irresponsabilidad del peatón.
- Eximentes y atenuantes de responsabilidad por muerte culposa para los conductores procesados en accidentes de tránsito ocasionados por irresponsabilidad o negligencia del peatón.

CAPITULO II MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes referenciales y de investigación.-

Partimos recordando el concepto que es un accidente de tránsito; es el acontecimiento no intencional en el que el resultado son lesiones o muertes de seres humanos o daños a la propiedad, en calles abiertas al tránsito, y en el cual interviene por lo menos un vehículo y peatones.

Otro concepto lo cita como un hecho fortuito en el cual interviene un ser humano, el automotor y la avenida dentro de un ambiente determinado, para ocasionar un choque el cual trae como consecuencia daños materiales, heridos e incluso la muerte.

De los datos estadísticos disponibles en la página de la Agencia Nacional de Tránsito encontramos la correspondiente al año 2013 de la cual podemos recoger que existieron *17.035 siniestros* de los cuales *225* son por casos fortuitos, *1.338 de imprudencia* de los involucrados no conductores lo que en el consolidado suman *9.17%* de los siniestros, escogimos esta parte de la información por ser la relevante al tema a investigar, y los refleja que casi el *10%* de los siniestros son reportados en forma expresa como causas no directas a la conducta de los conductores.

Este informe del año dos mil trece, en el Ecuador se registró un *18,1%* de incremento en la cantidad de accidentes de tránsito con relación al año dos mil doce, mientras en Bolivia y Colombia hubo una disminución, según un estudio realizado por la Comunidad Andina de Naciones. (ATM, 2013-2014)

El antecedente de mayor relevancia es que el surgimiento del Código Orgánico Integral Penal (COIP) que entro en vigencia en Agosto del 2014

incorpora nueva sanción en el área de tránsito como por ejemplo heridas que incapaciten a las personas por hasta ocho días, la sanción será de ochenta días de prisión.

Incluso el actor tendrá la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad y se responsabilizará en pagar los daños ocasionados en el accidente.

La sanción para el que origina el accidente de tránsito en estado etílico aumento de cinco a siete años (más un tercio adicional) si la víctima resultare con enajenación mental, pérdida de algún sentido, incapacidad para el trabajo, etc.

El manejar en estado de embriaguez la sanción es de acuerdo a la escala de los grados de alcohol que se encuentre en la sangre de quien maneje el vehículo, que va de 0.3 g a más de 1.2 g. La sanción mínima va desde un salario básico hasta 30 días de privado de la libertad, según el grado de alcohol en la sangre.

Para los conductores de transportes públicos o de carga, lo mínimo permitido es 0.1 g. Las sanciones van desde los noventa días de prisión, la retención del automotor y la suspensión de la licencia, según lo tipificado en el artículo 385 del Código Orgánico Integral Penal.

Si un ser humano en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes cause un accidente por el cual resultan muertas una o más personas, el delito es considerado culposo y se sancionará con prisión de diez a doce años y la suspensión definitiva de la licencia.

En la ley anterior, la mínima era de ocho años, la máxima se mantiene. En el Código Orgánico Integral Penal se considera delito culposo si el

conductor maneja imprudentemente y sin las consideraciones y como resultado del accidente deja una o más personas fallecida. El que lo ocasiona será sancionado con pena privativa de libertad de 1 a 3 años.

Y de tres a cinco años, si el accidente es originado por exceso de velocidad, que el automotor se encuentre en mal estado mecánico, llantas lisas y la inobservancia de leyes, etc.

Cuando se origina un accidente de tránsito, los actores deben ser llevados a la unidad judicial de tránsito, en el cual encontraran un juez de tránsito, un fiscal, defensor público, peritos y médicos legistas.

2.2. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL.-

2.2.1. Los conductores y su historia.-

Los conductores se crean a medida que se crean los automóviles, a raíz que el mercado de vehículos creció crece el número de conductores, tanto así que muchos hacen de esto como un negocio y otros su profesión y viven de manejar vehículos ya sean públicos o privados, en nuestro país se ve muy a menudo choferes los cuales mantienen a sus familias a base de manejar un automotor.

La emersión de los conductores hace que nazca la profesión de chofer y la agremiación de los mismos, por lo cual en el Ecuador se creó el Día del Chofer, creado el 19 de junio de 1937, por el ex presidente de la República, Dr. José María Velasco Ibarra, en el que consta que el 24 de junio sea de descanso obligatorio para el chofer con remuneraciones pagadas por los días y horas de su ardua labor, como un reconocimiento por su labor que y que fue expedido mediante Decreto el 22 de junio de 1944.

2.2.2. Las infracciones de tránsito.-

Para enfocarnos al concepto de infracciones de tránsito, en primer término a referirnos que debemos entender por infracción de manera general; al respecto el tratadista Guillermo Cabanellas considera: *“Infracción es trasgresión, quebrantamiento, violación, incumplimiento de una Ley, pacto o tratado. Denominación genérica de todo lo punible, sea delito o falta”*. (CABANELLA)

Este concepto del tratadista nos menciona en definitiva que la infracción es una violación a la norma jurídica, por parte de la persona que actúa fuera de la Ley que rige para todos los ciudadanos.

En nuestro país encontramos la definición de infracción penal en el Código Orgánico Integral Penal.

El Código Orgánico Integral Penal en el Libro Primero, Título II, capítulo 1, en el artículo 10 cita su definición sobre infracción penal pero ese concepto es incompleto y esencialmente doctrinario por cuanto no se indica a quien se dirige los actos imputables, ya que son las personas sujetos de imputación de una infracción, debe constar entonces o añadirse que dichos actos imputables son típicos, antijurídicos y culpables; y, en todo caso sometidos a una sanción.

Los actos a los cuales se refiere el Código Orgánico Integral Penal no se los debe referenciar como acción positiva, sino como determinación voluntaria que puede tener presencia física o material, o que puede representar omisión. La Ley se refiere a actos jurídicos producidos por el ser humano únicamente, porque los hechos se producen por la naturaleza.

Imputar, es atribuir a una persona que tiene capacidad y conocimiento la

comisión de un delito, es proporcionarle el ilícito a su haber moral. La contravención fue en primera instancia un atentado contra la divinidad, luego contra el principio, y concluyó contra la sociedad, es la vulneración de una Ley o tratado, de una norma moral; lógica o doctrinal, que es la denominación genérica de todo lo punible, sea delito o infracción.

En materia de tránsito la definición de infracción que traía la Ley de Tránsito era más completa por cuanto se refiere a actos u omisiones; el artículo 106 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en el cual menciona cuales son las infracciones de tránsito.

“De conformidad con la definición de la Ley el bien jurídico tutelado en materia de tránsito es la integridad anatómica y fisiológica de la persona, y la seguridad vial”. (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008)

Nuestra legislación determina que la materia de tránsito es parte del Derecho Penal.

Penal, es por eso que para describir a una infracción de tránsito se debe decir que estamos frente a una infracción penal de tránsito, es más para sustanciar un juicio en lo que a infracciones de tránsito se refiere, no existe en la Ley de la materia un procedimiento propio a seguir y teníamos que recurrir al antiguo Código de Procedimiento Penal, pero hoy el Código Orgánico Integral Penal lo incorporó como un cuerpo legal penal.

2.2.3. Los delitos de tránsito en la tipificación penal ecuatoriana.-

Iniciamos por el concepto de delito según la enciclopedia jurídica define al delito como: *“Conducta típica, antijurídica y culpable constitutiva de infracción penal. Eugenio Cuello Calón define el delito como una acción antijurídica, típica, culpable y sancionada con una pena.* (Enciclopedia Jurídica, 2015)

Nuestro cuerpo legal el Código Orgánico Integral Penal califica las infracciones en delitos y contravenciones según el Artículo 19 y el cual menciona que la prisión es mayor a 30 días para las personas que hayan cometido delito.

En el Código Orgánico Integral Penal en relación a los delitos de tránsito no hace un concepto claro como tampoco lo hacia la L.O.T.T.T.S.V. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial), y señala de una vez los delitos que son provocados por los conductores por algún efecto de sustancia estupefacentes o psicotrópicas, aquellos que son causados por negligencia, heridas causadas por los accidentes de tránsito, etc.:

2.2.4. La ley de tránsito (historia).-

En el Ecuador la primera Ley de Tránsito fue se dio el 18 de octubre de 1963, la cual se creó con la finalidad de sancionar por cada una de los delitos de tránsito originados en el país, para los cuales se crearon juzgados para impartir justicia por los delitos realizados.

La Asamblea dio a la nueva Ley de Tránsito el carácter de Orgánica, lo cual implica que este Cuerpo Legal tiene rango sobre otras leyes de carácter ordinarias como en el pasado fue ejemplos el Código Penal, Código Civil, Código de Procedimiento Penal, Código de Procedimiento Civil, etc. Sobre normas regionales, ordenanzas distritales, decretos y reglamentos, acuerdos y resoluciones, etc. Y sobre los demás actos y decisiones de los poderes públicos, por cuanto así dispone el artículo 425 de la Constitución de la República del Ecuador; la cual, luego de ser aprobada mediante referéndum por el pueblo ecuatoriano el día domingo 28 de septiembre del año 2008, fue publicada en el Registro Oficial No. 449, de fecha 20 de octubre del año 2008 y se encuentra hasta el día de hoy actualmente vigente.

La Ley de Tránsito alcanza la calidad de Orgánica por cuanto el transporte ha obtenido un alcance importante para el desarrollo del país en el ámbito económico, aumentando dicha actividad de manera extraordinaria por la gran cantidad de personas las cuales necesitan moverse de un lugar a otro, y a su vez enviar bienes muebles de un lugar a otro, por todo lugar del territorio Ecuatoriano.

En el campo de acción, ámbito u objetivo central de la L.O.T.T.T.S.V. (Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial), se enfoca en su totalidad lo referente a la organización, planificación, uso de vehículos, protección y tutela del peatón, manejo y conducción de automóviles, prevención de accidentes de tránsito, tipificación y juzgamiento de los delitos de tránsito.

La nueva Ley de Tránsito es muy interesante, en ella se refleja una nueva manera o forma de penalizar a los infractores; se encamina a la reducción o pérdida de puntos en las licencias de conducir por cada infracción cometida por el conductor, las mismas que tienen una validez de cinco años y se emiten con treinta puntos; y además se fortalecen las penas, lo que obliga a los conductores de vehículos a actuar con responsabilidad y prudencia en las calles o avenidas, no olvidemos que está en juego la vida del ser humano.

Se procura a la ciudadanía que se olvide esa antigua manera de conducir, que ha ocasionado un sinnúmero de accidentes de tránsito y pérdida de muchas vidas a lo largo y ancho del Ecuador, que han quedado marcadas en las vías a través de los famosos corazones azules; también cabe resaltar la participación que ahora tienen los peatones en la nueva Ley, para los cuales ha incrementado la multa.

Las reformas introducidas sin lugar a duda son positivas para tratar de mejorar el caos en el cual se ha convertido el manejo del tránsito en el

Ecuador, para ello es necesario que se aplique de manera firme y precisa las disposiciones contempladas en la nueva Ley de Tránsito por parte de quienes están involucrados las personas al administrar justicia, llámese Policía Nacional, quien tiene el deber inapelable de actuar de manera correcta ante la acción al momento de cometer una infracción, sin que quede en duda su labor como servidor público; de igual forma la Fiscalía, a través de los señores agentes fiscales, como titulares de la acción penal deben actuar ágil y oportunamente conforme lo dispone la Constitución de la República; y, por último los Jueces de Tránsito que deben resolver la circunstancia jurídica de los conductores que fueron parte directa del delito de tránsito dentro de veinticuatro horas de cuando se ocasionó el acto jurídico, aplicando los principios de simplificación, uniformidad, eficacia, etc.

En nuestra sociedad para que exista un verdadero cambio en la circulación vial, todos debemos embarcarnos en el tren de una verdadera concientización y cambio de actitud, que nos conduzca a esa real transformación que anhelamos, con hechos y no solo con buenas intenciones.

Los peatones de las vías públicas entonces, estamos obligados a adoptar un comportamiento diferente, adecuado, que permita lograr que los altos índices de accidentes de tránsito y contravenciones disminuyan; en razón que las estadísticas en nuestro país determinan que los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte de los ciudadanos.

2.2.5. El Código Orgánico Integral Penal y la normativa de tránsito.-

El Código Orgánico Integral Penal deroga gran parte de la ley de tránsito con el propósito de hacer un solo cuerpo legal penal en el cual es muy clara, precisa y concisa detallando las penas por causas y factores al ocurrir un accidente de tránsito.

También cita las sanciones que tienen tanto el conductor como el peatón al ocasionar un accidente de tránsito.

En ella recalca las contravenciones de desde el Art 383 al 392 en contravenciones de primera a séptima clase

2.2.6. Las partes intervinientes en la circulación.-

Iniciemos recordando que la circulación vial, se realiza cuando se dan movimientos por las diferentes calles, avenidas, carreteras, esta puede ser de personas y/o vehículos, los cuales pueden ser motocicletas o como las bicicletas, existen tres elementos de la circulación vial, a saber: las personas, los vehículos y la vía pública y si uno de estos tres elementos fracasa, es posible que se cree un accidente del cual pueden resultar heridos, muertes o daños materiales de consideración que por su cantidad la ley los cite como delitos.

LAS PERSONAS:

Son el elemento más importante de la circulación e interviene durante el tránsito y circulación vial, su participación de manera directa e indirecta, como peatón, pasajero, conductor, ciclista, etc.

LOS VEHÍCULOS

Es el medio de transporte que permite movilizarnos de un lugar a otro de forma rápida, los cuales pueden ser motorizados y no motorizados.

LAS VÍAS

Es el espacio donde se desarrolla el tránsito de personas y vehículos los cuales pueden ser calles, avenidas, bulevares, etc.

2.2.7. Los automotores.-

Para nuestro estudio lo definimos como los vehículos movilizadados por motor y en la normativa legal lo encontramos calificado como vehículos privados y públicos, privados aquellos que son de uso particular y públicos los que ofrecen un servicio de transporte al público.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en Título II Capítulo I nos menciona la clase de transporte terrestre y el Art 51 clasifica a la clase de transporte terrestre de la siguiente manera:

- a) *Público (2 o más personas)*
- b) *Comercial;*
- c) *Por cuenta propia.*
- d) *Personal (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008)*

La ley denomina servicio de transporte comercial el que se concede a terceras personas a cambio de una remuneración económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo, mientras que se denomina transporte por cuenta propia al servicio de satisfacer necesidades de movilización de personas o bienes, dentro del ámbito de las actividades comerciales exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas, mediante el uso de su propio vehículo.

2.2.8. Los peatones.-

En nuestro reglamento de tránsito no está establecido la obligación de los peatones solo aparece una leve contravención que según el artículo 139 literal J de la antigua Ley de Tránsito, esta sanción no es tan rigurosa como tendría que ser ya que en nuestro país existe mucha demanda por la irresponsabilidad del peatón en las calles, y al no tener una pena rigurosa ellos seguirán cometiendo infracciones, el cual causa desmanes en el tráfico vehicular y son causas de accidentes por culpa de la irresponsabilidad de los peatones.

Podemos señalar incluso que si un conductor comete infracción de tránsito al conducir un vehículo en estado etílico no se aplica sanciones a los peatones que circulan en las vías públicas en estado etílico o bajo los efectos de sustancias estupefacientes que pueda correr peligro la vida de ellos, de conductores y/o de otra personas que por acción de los conductores de evitar atropellos cometen accidentes de tránsito.

En el año de Julio del 2012 y Julio del 2013 se inició una campaña muy pequeña contra los peatones que duro no más allá de una semana y que pese a la acción de los agentes de tránsito no se logró resultados positivos.

En el Reglamento General Para La Aplicación de la Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial en el capítulo denominado de los actores de la seguridad vial encontramos a los peatones y las personas con movilidad reducida encontramos el art 265 que nos cita de los derechos de los peatones al originar alguna infracción no hay una penalidad rigurosa para que ellos no la vuelvan a cometer, así como a los conductores que existe sanciones de penas privativas de libertad desde días, meses, años y remuneraciones económicas.

2.2.9. Ciclistas y motociclistas.-

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial encontramos definido los derechos de los ciclistas, pero no concreta las obligaciones, ya que en los últimos años podemos observar en las calles y avenidas del país que se concedió un lugar determinado para su uso, y este a su vez reducir el congestionamiento de tránsito, y su uso sea más frecuente en la ciudadanía, y se unan más ciudades, así como ha sido adoptado en otras ciudades del mundo, con el cual se ha implementado proyectos para beneficios de los ciudadanos, señalética en las calles, etc. En el país la primera ciudad que dio la iniciática para que se inicien

proyectos a favor de los ciclistas fue Quito, ya que implemento que andar en bicicleta disminuye el tráfico y no contamina la ciudad.

Los motociclistas en cambio tienen más severas sus leyes al momento de tener una moto y circular por las calles, esto es por el incremento de accidentes de tránsito, ya sea por la irresponsabilidad del conductor de la moto o de algún vehículo, ya circular en la ciudad es muy diferente al circular en una carretera, siempre va a tener más compañía vehicular en las vías, en la ciudad comparten la vía con los peatones y muchas veces se originan accidentes por la irresponsabilidad de ambas partes.

2.2.10. La competencia y jurisdicción de tránsito.-

El juzgamiento de los delitos de tránsito, corresponde en forma directa a los Jueces de Tránsito competencia que asumidos los jueces penales y en las unidades penales donde funcionan dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y a las demás instancias determinadas en la Ley Orgánica de la Función Judicial, así mismo ellos se adjudican la competencia de las Contravenciones de tránsito hasta que la Judicatura no cree los juzgados de contravenciones de tránsito que está dentro de su planificación y perspectiva de desarrollo.

2.2.11. El estado como regular del tránsito.-

En la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial en los tres primeros artículos define la función del estado como ente regulador del tránsito y sus afines que mediante esa ley *“tiene por objeto la organización, planificación, fomento, regulación, modernización y control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano, y a las personas y lugares expuestos a las contingencias de dicho desplazamiento, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país en aras de lograr el bienestar general de los ciudadanos.”* Art 1 (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008)

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se fundamentará en principios jurídicos generales con los cuales se protege a los ciudadanos la seguridad en la movilidad.

Así como a los principios de: equidad y solidaridad social, derecho a la movilidad de personas y bienes, ya que pueden trasladarse de un lugar a otro, respeto y obediencia a las normas y regulaciones de circulación, se basa en respetar las señales de tránsito que se encuentran en las calles, atención al colectivo de personas vulnerables, etc. En relación al transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, los cuales se basan todos aquellos principios para la seguridad vehicular.

Es obligación del Estado garantizar *“que la prestación del servicio de transporte público se ajuste a los principios de seguridad, eficiencia, responsabilidad, universalidad, accesibilidad, continuidad y calidad, con tarifas socialmente justas.”* Art. 3 (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008)

2.2.12. Los GAD y la competencia de tránsito.-

Los Gobiernos Autónomos Descentralizados en el COOTAD mencionan en el Art 130 las competencias de tránsito y en forma desarrollada y a medida que cada Municipio GAD este en capacidad de adjudicarse la competencia de tránsito lo hará, como mecanismo de dispersar del gobierno central en la competencia de transporte terrestre.

Dicha acción se produce con la finalidad de consolidar un nuevo régimen de desarrollo con el propósito de un progreso equilibrado del país.

Pero no todo GAD podrá hacerlo sino los que reúnan ciertos requisitos como todo cantón que cuente con ciento cincuenta mil o más habitantes.

“Conforme las cifras de proyecciones oficiales del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, la Municipalidad asumirá de forma progresiva la

planificación, regulación y coordinación del transporte terrestre, tránsito y seguridad vial al que se refiere el artículo 44 dentro de su jurisdicción, para lo cual expedirá, con competencia, las normas que sean necesarias". (Asamblea Constituyente del Ecuador, 2008).

En el caso de la ciudad de Guayaquil, la competencia de transporte terrestre Tránsito y Seguridad Vial ya fue asumida por el GAD de Guayaquil y este irá asumiendo cada una de las competencias a medida que se desarrolle su estructura.

2.2.13. El proceso penal de tránsito.-

La estructura procesal en delitos de acción pública en los delitos de tránsito tiene peculiaridad particular propia que la individualizan relativo a la de acción privada.

En su progreso se advierte una fase pre procesal (indagación previa) y el proceso propiamente dicho.

La indagación previa es una etapa pre procesal, a cargo de la Fiscalía General del Estado, dirigida por las normas del debido proceso y sostiene a control judicial que tiene la determinación de verificar si la noticia criminal tiene base para realizar una imputación. La indagación es facultativa, mas no obligatoria, tal y como acontece frente a un delito flagrante en que procede el comienzo de la indagación previa sino que debe dictarse obligatoriamente dictamen el dictamen de la apertura de la instrucción fiscal.

La Instrucción fiscal es la primera etapa del proceso penal de acción pública en que la Fiscalía realiza una acusación por un supuesto delito que cometió la persona. Esta es una fase exclusivamente investigativa en la cual se buscan los indicios a desarrollar actos de investigación

orientados a establecer:

- a) Los componentes adicionales de un presunto delito.
- b) La supuesta implicación penal del acusado. La investigación penal se desarrolla por Fiscalía en ejecución de los principios de objetividad, etc.

La intervención judicial se abarca a comprobar las condiciones de legitimidad y legalidad de tal labor investigativa en reunir los elementos de investigación que permitan una resolución por el órgano encargado de la búsqueda penal que le permita o faculte decidir la continuidad o no de la causa.

El órgano jurisdiccional examina que la investigación penal se desarrolle conforme a derecho, esto es, sin quebranto de los derechos del procesado y del acusador particular en caso de existirlo.

En la etapa de evaluación y preparatoria de juicio la Fiscalía decide la continuación o no del acto penal para lo cual tiene la probabilidad de acusar o inhibirse de acusar, conclusión que debe ser verificada y calificada por el Juez de Garantías Penales respecto de condiciones de validez del proceso y de la convicción de tal trabajo investigativo.

En audiencia el Juez de control debe verificar: Condiciones de validez relacionadas con cuestiones de:

- a) Procedimiento
- b) Procedibilidad
- c) Prejudicialidad
- d) Competencia

Así mismo se debe comunicar, notificar y tener en cuenta las pruebas que se evacuaran el día de la audiencia de juicio, ya que son muy importantes y se puede llegar acordar las pruebas a desarrollar por las

partes, esto bajo el principio de contradicción.

Luego el juez debe evaluar el contenido del veredicto del fiscal y decidir la continuidad o no de la acción penal.

El Juez, en virtud de la causa puede dictar lo siguiente:

- a. Auto de nulidad
- b. Auto de llamamiento a juicio
- c. Auto de sobreseimiento.

La finalidad de esta etapa es elaborar el juicio, constituye un filtro sobre la clase de la investigación fiscal y su autenticidad así como la revelación de las pruebas.

En relación a los componentes de investigación que se procura hacer valer en juicio cabe la omisión de dicho material por infracción trascendente a normas constitucionales y legales.

La etapa de juicio en materia de tránsito se mantiene un juez personal y no un tribunal pluripersonal en este caso el Juez penal de primera instancia y esta etapa es el núcleo central del proceso penal porque es donde se progresa la prueba solicitada por las partes procesales legitimadas para la verificación de sus hipótesis del caso.

La teoría del suceso expuesto por una parte procesal legitimada debe contener:

- a. Hechos
- b. Derecho
- c. Prueba
- d. Conclusión

El Juez de Tránsito se consolida dos funciones: de control y de decisión, que en el procesamiento por delitos de acción pública se encuentra perfectamente diferenciadas en dos órganos: uno, en el Juez de Garantías Penales, y otro en el Tribunales de Garantías Penales.

La resolución del caso se ejecuta en sentencia oportunamente motivada y contendrá:

- a) Hechos
- b) Derecho
- c) Prueba
- d) conclusión

Por especificación constitucional esta decisión debe ser racional, esto es, relacionada y conveniente entre los hechos sujetos a decisión, la prueba atribuida y las normas de derecho aplicadas en el caso preciso.

2.2.14. La Constitución garantista de derechos.-

Partamos por definir que la doctrina garantista según *“Miguel Carbonell tiene por noción central o articuladora precisamente la de garantía”*. *“Ferrajoli define en términos generales a una garantía como cualquier técnica normativa de tutela de un derecho subjetivo”* (Ferrajoli, 2006)

Aunque el criterio de garantía tiene un principio asociado al derecho civil, en el que existen garantías de tipo real y personal, su empleo se ha extendido a otras ramas del derecho y en particular al derecho constitucional.

La Asamblea Constituyente de Montecristi en el año dos mil ocho redactó para que tiempo después apruebe una nueva Constitución de la República, la cual fue aceptada y ratificada por el pueblo Ecuatoriano mediante referéndum aprobatorio, por cual dentro de ella el artículo 1 de

la Carta Magna.

Que significa garantizar: respaldar, defender, proteger algo; en el cual las personas resguardan sus derechos ante leyes que los ampara y el estado garantiza su protección ya que todos somos iguales.

El organismo supremo de derecho constitucional como es la Corte Constitucional Ecuatoriana se ha manifestado al respecto, por lo tanto, la Constitución es la máxima ley y prevalece sobre cualquier otra del ordenamiento jurídico según se encuentra manifestado en los artículos 424 y 425 de la Constitución, de conformidad con lo señalado en su artículo 84 relativo al deber de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y los acuerdos internacionales, y los que sean necesarios para asegurar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades.

En la etapa socio política que existe la ejerce el poder judicial que a través del rol del juez, y es obligación de este componerse en un verdadero aval de cumplimiento y aplicación de los derechos, quien deberá impartir justicia con sujeción a la Constitución, instrumentos internacionales de derechos humanos y la ley; resalta entonces el principio de constitucionalidad, referido a la vinculación de los jueces a los derechos y a la justicia consagrados en la Constitución.

A partir de la Constitución del dos mil ocho, el Juez goza y posee nuevas capacidades que van contra la lógica de la rigurosa legalidad, pues puede y debe conceder soluciones constitucionales a casos determinados, para ello necesita entendimiento, lucidez, intelecto y tener la capacidad para impartir justicia ante cualquier delito.

El garantismo en el ámbito de materia penal se corresponde o retribuye según la frase del siguiente tratadista jurídico con la *“noción de un derecho penal mínimo”* (Ferrajoli, 2006) que procura colocar fuertes y rígidos

límites a la actuación del poder punitivo del Estado.

Esta vertiente del garantismo se planifica en garantías penales sustanciales y garantías penales procesales.

Dentro de las garantías fundamentales se encuentran los principios de severa legalidad, materialidad, culpabilidad, etc. Entre las garantías procesales están los principios de contradicción, la semejanza entre acusación y defensa, la independencia rígida entre juez y acusación, la presunción de inocencia, la carga de la prueba para el que acusa, la oralidad y la publicidad del juicio, la independencia interna y externa de la judicatura y el principio del juez natural.

Las garantías penales sustantivas tienen por objetivo la averiguación de la verdad jurídica, buscar y aclarar la verdad de las hipótesis de la acusación. Las garantías penales procesales tienen por objetivo llegar hasta encontrar y saber la verdad, y que esta sea clara y concreta.

2.2.15. Las penas de tránsito.-

Según el Código Orgánico Integral Penal en su Art. 51 manifiesta que la pena es el impedimento de libertad de la persona por los delitos que haya originado.

Toda acción genera una reacción, si cometes algún delito debes y tienes que pagar por lo que se hizo.

La finalidad de la pena es la prevención general para la comisión de delitos y el desarrollo progresivo de los derechos y capacidades de la persona con condena así como la reparación del derecho de la víctima, es decir la pena no tiene el fin sancionador sino preventivo de incurrir en conductas típicas, antijurídicas y culpables.

Las sanciones establecidas por las normas de las leyes penales reciben la denominación específica de penas, por lo que la pena es la forma más

característica de la pena o condena, es la penalidad que se origina de una ley penal en el caso de tránsito ahora están las penas inmersas en el Código Orgánico Integral Penal, por lo que la palabra pena debe comprenderse, únicamente con este significado, el Código Orgánico Integral Penal considera en el Artículo 51 que es la prohibición de libertad de la persona, acusada por algún delito que cometió.

Referente a las penas en la materia de tránsito es considerable manifestar que el Art. 123 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV que estuvo en vigencia hasta el 10 de agosto del 2014) eran menos rigurosas que las actuales, se ejecutaron algunas modificaciones por ejemplo en el grado de alcohol en la sangre de las personas para que puedan conducir un automotor, etc.

Ahora el Código Orgánico Integral Penal en el Art. 58 establece la distribución en cuando a las penas que se implantan en virtud de sentencia firme, con carácter principal, son privativas, no privativas de libertad y limitativo de los derechos de propiedad, de conformidad con el Código antes mencionado. Las penas privativas de libertad tendrán una duración de hasta cuarenta años.

En cambio las penas no privativas de libertad son:

1. Las que se encuentran en tratamiento médico, psicológico, programas educativos, etc.
2. Compromiso de conceder un servicio comunitario.
3. Asistencia periódica y propia ante la autoridad, en la reiteración y en los plazos fijados en sentencia.
4. Cancelación total o parcial de la licencia para conducir de cualquier tipo de vehículo.
5. Impedimento de practicar la patria potestad o cuidados en general.
6. Invalidar para la práctica de profesión, empleo u oficio.
7. Impedimento de salir del domicilio o del lugar definido en la sentencia.

8. Privación de puntos en la licencia de conducir por las infracciones de tránsito cometidas.
9. Limitación del derecho al porte o posesión de armas.
10. Impedimento de acercamiento o trato directo con la víctima, familiares o personas que participaron en la sentencia, en cualquier lugar donde se haya o por cualquier medio verbal, escrito, físico, etc.
11. Impedimento de vivir, habitar o transitar en determinados lugares.
12. Destitución e impedimento de retorno al territorio ecuatoriano para personas extranjeras.
13. Pérdida de los derechos.

También en relación a tránsito encontramos en el Art 67 del COIP manifiesta la cancelación de la licencia para conducir cualquier tipo de automóvil, durará el tiempo definido en cada infracción de tránsito.

De igual manera en las infracciones previstas en el COIP se fijará además la pena de multa acorde con las disposiciones, y dependiendo el volumen de la infracción cometida.

2.2.16. Estadísticas de accidentes el tránsito.-

Según reportaje de la Agencia de Noticias ANDES, en el primer semestre de 2015 los accidentes de tránsito en Ecuador se redujeron en 12%, el índice de fallecidos a 19% y el de lesionados a 15%, en comparación con el mismo período en 2014 a nivel nacional, así lo informó la Agencia Nacional de Tránsito de Ecuador (ANT 14/07/2105). (Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamerica , 2015).

Según manifestó el director de tránsito de la Policía Nacional, hasta mediados del año 2015 suscitaron un aproximado de 536 fallecidos, mientras tanto que en lo que fue el año 2014 se originó alrededor de 632 casos.

En la costa Ecuatoriana se disminuyó hasta un porcentaje menos de la mitad los accidentes de tránsito, a diferencia que en la capital de la república (Quito) se incrementó.

Entre las causas primordiales de accidentes de tránsito se encuentran: el irrespeto a las señales de tránsito, la inadvertencia al momento de conducir, no guardar la distancia prudente en vehículos, conducir bajo efectos del alcohol, conducir habiendo consumido sustancias psicotrópicas, entre otras.

En la costa Ecuatoriana disminuyó los accidentes de tránsito en el 2015 gracias al trabajo coordinado entre las autoridades a nivel nacional, y por los programas para los ciudadanos de respetar las señaléticas de tránsito.

El estudio de los cálculos se ha realizado en función de las tres principales provincias con mayor índice de accidentes de tránsito y sus causas, fallecidos y lesionados ocurridos en el mes de junio de 2015, en relación a junio de 2014.

2.2.17. Las garantías, derechos y deberes de los intervinientes en la circulación.-

Como hemos examinado los participantes en la circulación la conforman, los vehículos, las vías, los peatones y en especial debemos de saber que los peatones tiene definido sus garantías y derechos y la ley de tránsito así como el reglamento a la ley como la tipificación de las infracciones de tránsito tanto delito como contravenciones ratifican el garantismo a favor de los peatones en las diversas opciones que lo representan.

Los motociclistas y ciclistas son parte de la circulación y ya analizamos sus derechos, garantías y obligaciones o deberes.

Pero lo que no está claramente definido son las garantías de los conductores dentro de la circulación.

Las penas y sanciones así como las medidas cautelares frente a accidentes de tránsito que causen daños materiales mayores a dos salarios, muerte lesiones a peatones, motociclistas y ciclistas están destinados a garantizar la prisión preventiva del conductor a quien se lo considera netamente como la parte fuerte de la relación de circulación y a los peatones como la parte débil.

Por lo tanto ha traído como efecto que cuando el peatón, motociclista o ciclista sea el causante de un accidente de tránsito se dicte prisión preventiva al conductor del vehículo que originó el accidente, por el cual muere o sufre lesiones sin importarle los testimonios inmediatos de testigos de que el conductor no actúa por su voluntad, negligencia o impericia en el accidente si no que el peatón fue el causante del accidente.

En esta parte es la que pretendemos enfocar que no hay garantía para el conductor y el factor a deducir con el trabajo de campo de nuestro proyecto de investigación.

Ya que afirmamos si hubiere garantías para el conductor de vehículos este no abandonaría ni huyera del lugar de los hechos cuando su conducta no hubiera sido la causante del accidente.

Es deber del estado garantista de derecho que vivimos que proporcione al sector mencionado y corroborar el principio garantista en los operadores de justicia dándole instrumentos correctivos a la ley que garanticen la posibilidad de defenderse y enfrentar el proceso penal de tránsito sin necesidad de guardar prisión preventiva y esta debería ser la última instancia.

2.3. MARCO LEGAL

2.3.1. La constitución y las garantías

En la constitución en relación a las garantías constitucionales nos permitimos manifestar el marco legal que está tipificado y válido para nuestro estudio, en la siguiente forma:

Art. 3.-Son deberes primordiales del Estado:

1. Garantizar sin discriminación alguna el efectivo goce de los derechos establecidos en la Constitución y en los instrumentos internacionales, en particular la educación, la salud, la alimentación, la seguridad social y el agua para sus habitantes. (Asamblea Constituyente, 2008)

Comentario.- Este artículo nos deja claro que el estado es el garantista de derecho sin discriminación alguna.

Art. 6.- Todas las ecuatorianas y los ecuatorianos son ciudadanos y gozarán de los derechos establecidos en la Constitución. (Asamblea Constituyente, 2008)

Art. 75.- Toda persona tiene derecho al acceso gratuito a la justicia y a la tutela efectiva, imparcial y expedita de sus derechos e intereses, con sujeción a los principios de inmediación y celeridad; en ningún caso quedará en indefensión. El incumplimiento de las resoluciones judiciales será sancionado por la ley. (Asamblea Constituyente, 2008)

Art. 76.-En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas:

1. Corresponde a toda autoridad administrativa o judicial, garantizar el

cumplimiento de las normas y los derechos de las partes.

2. Se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada.
3. 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.
4. Las pruebas obtenidas o actuadas con violación de la Constitución o la ley no tendrán validez alguna y carecerán de eficacia probatoria.
5. 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.
6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.
7. El derecho de las personas a la defensa incluirá las siguientes garantías:
 - a) Nadie podrá ser privado del derecho a la defensa en ninguna etapa o grado del procedimiento.
 - b) Contar con el tiempo y con los medios adecuados para la preparación de su defensa.
 - c) Ser escuchado en el momento oportuno y en igualdad de condiciones.
 - d) Los procedimientos serán públicos salvo las excepciones previstas por la ley. Las partes podrán acceder a todos los

documentos y actuaciones del procedimiento.

- e) Nadie podrá ser interrogado, ni aún con fines de investigación, por la Fiscalía General del Estado, por una autoridad policial o por cualquier otra, sin la presencia de un abogado particular o un defensor público, ni fuera de los recintos autorizados para el efecto.
- f) Ser asistido gratuitamente por una traductora o traductor o intérprete, si no comprende o no habla el idioma en el que se sustancia el procedimiento.
- g) En procedimientos judiciales, ser asistido por una abogada o abogado de su elección o por defensora o defensor público; no podrá restringirse el acceso ni la comunicación libre y privada con su defensora o defensor.
- h) Presentar de forma verbal o escrita las razones o argumentos de los que se crea asistida y replicar los argumentos de las otras partes; presentar pruebas y contradecir las que se presenten en su contra.
- i) Nadie podrá ser juzgado más de una vez por la misma causa y materia. Los casos resueltos por la jurisdicción indígena deberán ser considerados para este efecto.
- j) Quienes actúen como testigos o peritos estarán obligados a comparecer ante la jueza, juez o autoridad, y a responder al interrogatorio respectivo.
- k) Ser juzgado por una jueza o juez independiente, imparcial y competente. Nadie será juzgado por tribunales de excepción o por comisiones especiales creadas para el efecto.
- l) Las resoluciones de los poderes públicos deberán ser motivadas. No habrá motivación si en la resolución no se enuncian las normas o principios jurídicos en que se funda y no se explica la pertinencia de su aplicación a los antecedentes de hecho. Los actos administrativos, resoluciones o fallos que no se encuentren debidamente motivados se considerarán nulos.

Las servidoras o servidores responsables serán sancionados.

- m) Recurrir el fallo o resolución en todos los procedimientos en los que se decida sobre sus derechos. (Asamblea Constituyente, 2008)

Comentario.- La tipificación de este artículo es primordial ya que es el detalle del debido proceso y como este es el principio rector de las disposiciones judiciales y la forma de llevar los procesos sin vulnerar ningún derecho

Art. 77.-En todo proceso penal en que se haya privado de la libertad a una persona, se observarán las siguientes garantías básicas:

1. La privación de la libertad se aplicará excepcionalmente cuando sea necesaria para garantizar la comparecencia en el proceso, o para asegurar el cumplimiento de la pena; procederá por orden escrita de jueza o juez competente, en los casos, por el tiempo y con las formalidades establecidas en la ley. Se exceptúan los delitos flagrantes, en cuyo caso no podrá mantenerse a la persona detenida sin fórmula de juicio por más de veinticuatro horas. La jueza o juez siempre podrá ordenar medidas cautelares distintas a la prisión preventiva.
2. Ninguna persona podrá ser admitida en un centro de privación de libertad sin una orden escrita emitida por jueza o juez competente, salvo en caso de delito flagrante. Las personas procesadas o indiciadas en juicio penal que se hallen privadas de libertad permanecerán en centros de privación provisional de libertad legalmente establecidos.
3. Toda persona, en el momento de la detención, tendrá derecho a conocer en forma clara y en un lenguaje sencillo las razones de su detención, la identidad de la jueza o juez, o autoridad que la ordenó, la de quienes la ejecutan y la de las personas

responsables del respectivo interrogatorio.

4. En el momento de la detención, la agente o el agente informará a la persona detenida de su derecho a permanecer en silencio, a solicitar la asistencia de una abogada o abogado, o de una defensora o defensor público en caso de que no pudiera designarlo por sí mismo, y a comunicarse con un familiar o con cualquier persona que indique.
5. Si la persona detenida fuera extranjera, quien lleve a cabo la detención informará inmediatamente al representante consular de su país.
6. Nadie podrá ser incomunicado.

El derecho de toda persona a la defensa incluye:

- a) Ser informada, de forma previa y detallada, en su lengua propia y en lenguaje sencillo de las acciones y procedimientos formulados en su contra, y de la identidad de la autoridad responsable de la acción o procedimiento.
 - b) Acogerse al silencio.
7. Nadie podrá ser forzado a declarar en contra de sí mismo, sobre asuntos que puedan ocasionar su responsabilidad penal.
 8. Nadie podrá ser llamado a declarar en juicio penal contra su cónyuge, pareja o parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, excepto en el caso de violencia intrafamiliar, sexual y de género. Serán admisibles las declaraciones voluntarias de las víctimas de un delito o de los parientes de éstas, con independencia del grado de parentesco. Estas personas podrán plantear y proseguir la acción penal correspondiente.
 9. Bajo la responsabilidad de la jueza o juez que conoce el proceso, la prisión preventiva no podrá exceder de seis meses en las causas por delitos sancionados con prisión, ni de un año en los casos de delitos sancionados con reclusión. Si se exceden estos plazos, la orden de prisión preventiva quedará sin efecto.

10. Sin excepción alguna, dictada el auto de sobreseimiento o la sentencia absolutoria, la persona detenida recobrará inmediatamente su libertad, aun cuando estuviera pendiente cualquier consulta o recurso.
11. La jueza o juez aplicará de forma prioritaria sanciones y medidas cautelares alternativas a la privación de libertad contempladas en la ley. Las sanciones alternativas se aplicarán de acuerdo con las circunstancias, la personalidad de la persona infractora y las exigencias de reinserción social de la persona sentenciada.
12. Las personas declaradas culpables y sancionadas con penas de privación de libertad por sentencia condenatoria ejecutoriada, permanecerán en centros de rehabilitación social. Ninguna persona condenada por delitos comunes cumplirá la pena fuera de los centros de rehabilitación social del Estado, salvo los casos de penas alternativas y de libertad condicionada, de acuerdo con la ley.
13. Para las adolescentes y los adolescentes infractores regirá un sistema de medidas socioeducativas proporcionales a la infracción atribuida. El Estado determinará mediante ley sanciones privativas y no privativas de libertad. La privación de la libertad será establecida como último recurso, por el periodo mínimo necesario, y se llevará a cabo en establecimientos diferentes a los de personas adultas.
14. Al resolver la impugnación de una sanción, no se podrá empeorar la situación de la persona que recurre.
15. Quien haya detenido a una persona con violación de estas normas será sancionado. La ley establecerá sanciones penales y administrativas por la detención arbitraria que se produzca en uso excesivo de la fuerza policial, en aplicación o interpretación abusiva de contravenciones u otras normas, o por motivos discriminatorios.
16. Para los arrestos disciplinarios de los miembros de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional, se aplicará lo dispuesto en la ley.

(Asamblea Constituyente, 2008)

Comentario.- Esta es la clara evidencia de nuestro estudio, dado que cuando existe un accidente de tránsito donde hubiera resultado de muerte, aun en el cual no tuviera responsabilidad el conductor y es a simple observancia la responsabilidad del peatón , o de la otra parte que esta fallecida o se ausentó del lugar, no se garantiza la libertad del procesado y no se aplica la privación de la libertad excepcionalmente, sino como primera medida cautelar prioritario, por esta primicia en proceso de tránsito el conductor implicado huye de la escena del accidente por no tener garantías que se le aplique medidas sustitutivas que no causen daño irreparable como la prisión preventiva.

GARANTÍAS CONSTITUCIONALES

Capítulo primero

Garantías normativas

Art. 84.- La Asamblea Nacional y todo órgano con potestad normativa tendrá la obligación de adecuar, formal y materialmente, las leyes y demás normas jurídicas a los derechos previstos en la Constitución y los tratados internacionales, y los que sean necesarios para garantizar la dignidad del ser humano o de las comunidades, pueblos y nacionalidades. En ningún caso, la reforma de la Constitución, las leyes, otras normas jurídicas ni los actos del poder público atentarán contra los derechos que reconoce la Constitución. (Asamblea Constituyente, 2008)

Garantías jurisdiccionales

Sección primera

Disposiciones comunes

Art. 86.- Las garantías jurisdiccionales se regirán, en general, por las siguientes disposiciones:

1. Cualquier persona, grupo de personas, comunidad, pueblo o

nacionalidad podrá proponer las acciones previstas en la Constitución.

2. Será competente la jueza o juez del lugar en el que se origina el acto o la omisión o donde se producen sus efectos, y serán aplicables las siguientes normas de procedimiento:

a) El procedimiento será sencillo, rápido y eficaz. Será oral en todas sus fases e instancias.

a) Serán hábiles todos los días y horas.

c) Podrán ser propuestas oralmente o por escrito, sin formalidades, y sin necesidad de citar la norma infringida. No será indispensable el patrocinio de un abogado para proponer la acción.

d) Las notificaciones se efectuarán por los medios más eficaces que estén al alcance del juzgador, del legitimado activo y del órgano responsable del acto u omisión.

e) No serán aplicables las normas procesales que tiendan a retardar su ágil despacho.

3. Presentada la acción, la jueza o juez convocará inmediatamente a una audiencia pública, y en cualquier momento del proceso podrá ordenar la práctica de pruebas y designar comisiones para recabarlas. Se presumirán ciertos los fundamentos alegados por la persona accionante cuando la entidad pública requerida no demuestre lo contrario o no suministre información. La jueza o juez resolverá la causa mediante sentencia, y en caso de constatarse la vulneración de derechos, deberá declararla, ordenar la reparación integral, material e inmaterial, y especificar e individualizar las obligaciones, positivas y negativas, a cargo del destinatario de la decisión judicial, y las circunstancias en que deban cumplirse.

Las sentencias de primera instancia podrán ser apeladas ante la corte provincial. Los procesos judiciales sólo finalizarán con la ejecución integral de la sentencia o resolución.

4. Si la sentencia o resolución no se cumple por parte de servidoras o servidores públicos, la jueza o juez ordenará su destitución del cargo o empleo, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal a que haya lugar. Cuando sea un particular quien incumpla la sentencia o resolución, se hará efectiva la responsabilidad determinada en la ley.
5. Todas las sentencias ejecutoriadas serán remitidas a la Corte Constitucional, para el desarrollo de su jurisprudencia. (Asamblea Constituyente, 2008)

Comentario.- En el caso estudiado la garantías jurisdiccionales son aplicables en medida de la prisión del imputado , pero si cumple el tiempo estipulado en el proceso no se podrá aplicar por ejemplo el habeas corpus y la garantía aplicables seria la acción extraordinaria de protección sobre una sentencia si no fuera el causante del accidente y la muerte del peatón y que no se respetó el debido proceso, es decir solo podrá activar la acción extraordinaria una vez dictada la sentencia , pero igual no es una garantía que goce de libertad por que la medida cautela utilizada en el 100 % de caso análogos ya redactados y mencionado y materia del presente estudio o investigación le otorgan medida cautela de prisión preventiva.

2.3.2 El Código Orgánico Integral Penal y la tipificación de infracciones de tránsito

377.- Muerte culposa.- La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad. Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como: 1. Exceso de

velocidad. 2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo. 3. Llantas lisas y desgastadas. 4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor. 5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito. En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora. La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones. (Asamblea Nacional, 2014)

Comentario.- El artículo señalado solo tipifica la responsabilidad culposa del conductor pero deja en el limbo el hecho que aun siendo el responsable de la conducción del vehículo que ocasionó el accidente con resultado de muerte no pone excepciones cuando siendo el conductor el origen del accidente lo ocasiono un peatón que por eludir atropellarlo a él hace maniobras pero al eludir ese atropellamiento, causa la muerte de tercer o terceros pasivos en la circulación.

Y se debería tipificar en un párrafo final que diría: Se exceptuará la sanción al causante del accidente que por maniobras o pese a las maniobras evasivas para atropellar a un peatón que infringe la ley, causa la muerte del peatón o terceros.

378.- Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra.- La persona contratista o ejecutor de una obra que por infringir un deber objetivo de cuidado en la ejecución de obras en la vía pública o de construcción, ocasione un accidente de tránsito en el que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena

privativa de libertad de tres a cinco años. La persona contratista o ejecutora de la obra y la entidad que contrató la realización de la obra, será solidariamente responsable por los daños civiles ocasionados. Si las obras son ejecutadas mediante administración directa por una institución del sector público, la sanción en materia civil se aplicará directamente a la institución y en cuanto a la responsabilidad penal se aplicarán las penas señaladas en el inciso anterior a la o al funcionario responsable directo de la obra. De verificarse por parte de las autoridades de tránsito que existe falta de previsión del peligro o riesgo durante la ejecución de obras en la vía pública, dicha obra será suspendida hasta subsanar la falta de previsión mencionada, sancionándose a la persona natural o jurídica responsable con la multa aplicable para esta infracción. (Asamblea Nacional, 2014)

379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito.- En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso. Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia. En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso. La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles. Artículo (Asamblea Nacional, 2014).

2.3.3. La Normativa internacional sobre garantías

Los tratados internacionales de derechos humanos, son el origen de derecho y garantías que en forma global se conduce mediante tratados y

convenios y que son aislados en cada constitución de los estados que se incorpora a estos tratados por ser norma supranacional que tiene el carácter de vinculantes.

Estos instrumentos internacionales se transforman en marco jurídico internacional que son la base de las variaciones estructurales de las reformas procesal penal que se emprenden en cada país y el nuestro es la excepción.

Una fuente del derecho internacional es “La Declaración Universal de Derechos Humanos (1948), que en su parte de la introducción reconoce a la honorabilidad humana como implícita del ser humano con derecho a la libertad, la justicia y la paz en los siguientes artículos.

- **Artículo 1.-** Todos los seres humanos nacen libres
- **Artículo 2.** Toda persona tiene los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción
- **Artículo 3.-** Consagra que todo Ser Humano tiene derecho a la libertad y la seguridad de su persona.
- **Artículo 5.-** Proscribe la tortura, penas y los tratos crueles, inhumanos y degradantes; ya que estas constituyen graves afectaciones a la dignidad humana.
- **Artículo 7.-** Consagra la igualdad de todos ante la ley, por lo que toda forma de discriminación es rechazada.
- **Artículo 8.-** Esta igualdad permite consagrar que todos tienen derecho a un recurso efectivo para la protección de sus derechos fundamentales.
- **Artículo 9.-** Establece que nadie puede ser arbitrariamente detenido, preso ni desterrado.
- **Artículo 10.-** También establece que todos tienen derecho a ser oído públicamente y con justicia por un tribunal independiente e imparcial frente a cualquier acusación en materia penal.

- **Artículo 11.-** Garantiza la presunción de inocencia y el derecho de defensa, así como el principio de legalidad. (Organización de las Naciones Unidas, 1948)

Otro Instrumento internacional de trascendental importancia es el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de 1966 donde se expresa los postulados, derechos y garantías contenidas en la declaración universal, y para efectos de nuestro estudio resaltamos las de nuestro beneficio como son:

- **Artículo 7.-** Consagra la proscripción de la tortura, las penas o tratos crueles, inhumanos o degradantes.
- **Artículo 9.1.-** Establece garantías frente a la detención o prisión arbitraria, consagrando que nadie deberá ser privado de su libertad, salvo por las causas fijadas por ley y con arreglo al procedimiento establecido en ella.
- **Artículo 9.2.-** Establece el derecho a ser informado de las razones y motivos de su detención, y de la notificación sin demora de la acusación formulada en su contra.
- **Artículo 9.3.-** En caso de una detención, el derecho a ser puesto de manera inmediata ante el funcionario o Juez competente y el derecho a ser juzgado en un plazo razonable, se consagra la libertad en juicio como regla y la detención preventiva como excepción.
- **Artículo 9.4.-** El derecho a recurrir ante un tribunal competente independiente e imparcial.
- **Artículo 9.5.-** El derecho a indemnización frente a una detención ilegal.
- **Artículo 10.1.-** También se consagra el derecho de toda persona detenida a ser tratada humanamente y con respeto a su dignidad.
- **Artículo 10.2.a.-** Insta a la separación de los procesados de los condenados y sometidos a un tratamiento distinto de acuerdo a su

condición.

- **Artículo 10.3.-** Consagra un régimen penitenciario cuya finalidad sea la reforma y la readaptación social de los condenados.
- **Artículo 14.1.-** El derecho a ser oída públicamente y con las debidas garantías por un tribunal competente, independiente e imparcial, frente a una acusación formulada. (Organización de la Naciones Unidas, 1966)

2.4. MARCO CONCEPTUAL.-

Dentro del marco conceptual debemos de determinar ideas que son un glosario de términos utilizados dentro de la investigación, a medida que se continua tendremos nuevos criterios y debemos conceptualizarlo, pero partimos por los básicos:

Conductor.-

Encontramos la definición aceptada para nuestro estudio a la que define como conductor al ser humano que orienta un automotor, sea de cualquier característica.

Legalmente, el conductor es la persona competente para manejar un automotor, el cual cuenta con los requisitos exigidos, que haya cumplido los exámenes teóricos y prácticos para luego poder obtener la licencia de conducir la cual la otorga la autoridad competente.

Peatón.-

Es aquel ser humano que circula por calles, avenidas, etc. el cual no dirige ninguna clase de vehículo, pero que se traslada de un lugar a otro por cuenta propia.

En nuestro país los peatones tienen que acotar reglas al igual que los conductores, ellos se guían por señales de tránsito las cuales por no acotarlas tienen sanción.

Existe también un sinnúmero de accidentes ocasionados por la irresponsabilidad del peatón y por la falta de cultura.

Automotor.-

Es aquella maquinaria que se traslada de un lugar a otro, manejado por una persona, la cual se utiliza en todo el mundo por tierra.

Educación vial.-

Según definiciones ABC encontramos que *“Se entiende por educación vial a aquel tipo de educación que se basa en la enseñanza de hábitos y prácticas que tengan como bien final la protección y cuidado de los individuos en la vía pública. La educación vial cuenta con un acervo teórico desarrollado a partir de los accidentes y siniestros que suceden a diario en la vía pública. Esta teoría se relaciona principalmente con la convivencia adecuada de los diferentes vehículos, del manejo de los mismos frente a la presencia de fenómenos específicos y del cuidado primordial del bienestar del transeúnte”*. (Defeniciones ABC, 2016).

En nuestro país se realizan campañas en escuelas y colegios para que los menores aprendan más de este tema, ya que es un problema de índole social. Y como su palabra lo dice Educación Vial se basa en la capacitación de la personas para que aprendan a respetar y utilizar las señales de tránsito.

Normativa de tránsito.-

Es la agrupación de distribuciones legales agrupadas en leyes reguladoras del tránsito como la Ley de Transporte Terrestre y seguridad vial, reglamento de esta ley y la parte respectiva al tránsito que contiene el Código Orgánico Integral Penal.

Garantías.-

De los conceptos encontrados no identificados más con el siguiente: La idea de garantías particulares se encuentra pobremente relacionada con el Derecho.

Cada persona tiene unos derechos, que le pertenecen aunque desconoce cuáles son y simplemente por el hecho de ser persona.

Estos derechos se plasman en la Constitución de cada país y en los distintos documentos legales, puntualizándose de manera categórica mediante una designación las garantías individuales se basa en la seguridad de cada persona.

La mayoría de naciones democráticas distribuyen opiniones muy semejantes en relación con las garantías individuales. Algunas de las más relevantes son las siguientes:

Todo ser humano tiene derecho a no ser excluido por razones de raza, sexo, religión o por sus ideales.

Cada ser humano tiene que ser tratado por medio de la ley acorde al principio de igualdad.

Los seres humanos tienen derecho a instaurar su domicilio donde lo considere necesario y pueden moverse libremente por el territorio.

Estos son ciertas garantías individuales que están contempladas en los textos legislativos, especialmente en la constitución de cada nación. De manera inusual, las garantías pueden ser anuladas temporalmente si hay alguna razón que lo justifique siempre y cuando se proceda a presentar alguna prueba.

Uno de las actas con mayor relevancia en relación con la protección legal de los individuos es la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la cual fija los derechos fundamentales.

En algunos de sus artículos se señala cuáles son las garantías particulares que debe tener toda persona. Se hace especial hincapié en el derecho a no estar sujeto a ningún régimen de sometimiento. Ninguna persona puede ser objeto de malos tratos. Se establece igualmente la consideración de la presunción de inocencia y se deja constancia del

derecho a la propiedad.

“La idea esencial de las garantías individuales es que pertenecen al individuo como una propuesta que le ampara y protege legalmente. Si alguno de los derechos no fuera respetado, la persona afectada puede solicitar la intervención de la justicia para que ésta restituya el desagravio”. (Definición.mx., 2016)

Muerte culposa.-

Debemos de saber que es el suceso de originar la muerte por acción u omisión sin intención de realizarlo y puede ser parte del incumplimiento del cuidado del deber objetivo.

Dentro del Código Orgánico Integral Penal referente al tema de tránsito manifiesta que el contraventor será condenado con prisión de uno a tres años si el conductor incumple el “deber objetivo de cuidado” es decir conducir de manera indiscreta y sin la atención necesaria para evitar un accidente de tránsito y como resultado deja una o más personas fallecidas.

La pena es de tres a cinco años, si dicho accidente es resultado de acciones insignificantes, arriesgadas e ilegítimas” por ejemplo: abuso de velocidad al momento de conducir, andar en un vehículo en mal estado, llantas lisas, mal estado de salud del conductor o la inobservancia de leyes, estatutos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

Es decir, el Art. 377 del Código Orgánico Integral Penal tipifica la muerte culposa en función de las causas que generan el accidente de tránsito.

Eximente de responsabilidad.-

“Son circunstancias eximentes de responsabilidad penal, aquellas que permiten que el delincuente no sea sancionado por la ley que la pena establece, sin perjuicio que el hecho constitutivo de delito se encuentre acreditado, la existencia de la circunstancia eximente de responsabilidad penal, hace que el delincuente no sea sancionado como:

Loco o demente

Los niños menores de 12 años

El que obra en defensa de su persona o derecho, siempre que concurren las circunstancias de agresión ilegítima, necesidad racional del medio empleado para impedir la o repelerla y falta de provocación suficiente por parte del que se defiende.

El que obra en defensa de la persona o derechos de su cónyuge, de sus pariente consanguíneos legítimos en toda la línea recta y en la colateral hasta el cuarto grado inclusive, de sus afines legítimos en toda la línea recta y en la colateral hasta el segundo grado inclusive, de sus padres, sus hijos naturales o ilegítimos reconocidos.

El que obra en defensa de la persona o derechos de un extraño, siempre que concurren las circunstancias expresadas en el número anterior y la que el defensor no se ha impulsado por venganza, resentimiento u otro motivo ilegítimo, se presumirá legalmente que concurren las circunstancias previstas en este número precedentes entre otras acciones y omisiones que sean justificables legalmente y así señaladas por la ley". (Diccionario Jurídico Chileno, 2001)

Atenuantes y Agravantes.-

Existe eventualidad de la acción u omisión del actor infractor que en apariencia resultare que una persona haya ejecutado una conducta propia de un delito, existen un sinnúmero de casos en los que no se le podrá hacer culpable del mismo, así como otros en los que dicha responsabilidad puede aumentar, en este caso podemos referir las coyuntura eximentes, agravantes y atenuantes de la responsabilidad.

En lo referente al Código Orgánico Integral Penal debemos referir que las atenuantes son eventualidades accidentales del tipo, no descritas explícitamente en la norma, que tienden a rebajar la pena pactada para el hecho prohibido y por lo cual se percibe que se realiza de manera parcial por el juez o tribunal, por lo consiguiente en lo referente se disminuyeron a 6 en nuestro Código Orgánico Integral Penal a diferencia de las

agravantes que se aumentaron a 19 generales; y, 9 específicas, por lo consiguiente, tenemos en total 28 agravantes frente a 6 atenuantes (véase Art. 45 y 47 COIP).

Cuidado objetivo.-

El Art. 146 del Código Orgánico Integral Penal cita el resultado objetivo es decir la obligación penal objetiva, se refiere que el ordenamiento jurídico penal del país requieren un preciso cuidado en circunstancias de riesgo con el objetivo de cuidar determinados bienes jurídicos, entre ellos la vida que es un bien jurídico. Doctrinalmente se fija, que hay un deber de conocer los posibles peligros y unas medidas de cautela que se debe tomar para no afectar bienes jurídicos ajenos.

La ejecución de un comportamiento contrario a la normativa penal y general supone cierta peligrosidad y queda determinada como contraria a Derecho o a deber.

Negligencia.-

“Según la página web de Definición.De, se establece que negligencia, viene del concepto del latín negligentia, *“Es la falta de cuidado o el descuido. Una conducta negligente, por lo general, implica un riesgo para uno mismo o para terceros y se produce por la omisión del cálculo de las consecuencias previsibles y posibles de la propia acción”*. (Definición.DE, 2016)

Irresponsabilidad.-

La irresponsabilidad como hecho, lleva lograr, la no ejecución de un acto y compromiso asumido de manera voluntaria u obligatoria, en materia general es la acción u omisión por el cual se origina un accidente de tránsito con resultados de afectación a bienes jurídicos materiales y/o personales, por la intolerancia de las señales y leyes de tránsito de las personas que intervienen en la circulación vial.

Reforma de Proyecto.-

Reformar el Código Orgánico Integral Penal en su Art 377, integrado atenuantes y eximentes de responsabilidad a la muerte culposa al conductor que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, si el accidente se derivó de la irresponsabilidad del peatón.

CAPITULO III

3.1. Marco metodológico.-

La investigación es mixta tanto cualitativa como cuantitativa,

Es cualitativa del objeto del estudio, en el caso la falta de garantías para los conductores ante accidentes ocasionados por la irresponsabilidad del peatón, donde analizamos la calidad de aplicabilidad a derechos y garantías

Es cualitativa porque en el tema a investigar vamos a determinar la cantidad de casos de responsabilidad penal en los delitos de tránsito que provoquen muerte, ocasionados por evitar atropellar a un peatón, motocicleta o chocar.

3.2. Tipo De Investigación.-

La investigación es descriptiva de un problema definido en este caso la falta de garantías para los conductores ante accidentes ocasionados por la irresponsabilidad del peatón.

Se inscribirá en el campo ideográfico, tanto estudió el problema jurídico en su singular corrección en la normativa jurídica, es este caso las norma contenido en Código Orgánico Integral Penal en vinculo a los delitos de tránsito.

3.3. Enfoque de la investigación.-

El enfoque es de carácter mixto dado que será cuantitativo por el hecho de extraer cantidades.

Y será cualitativo por la particularidad de este modo que se manifiesta en su habilidad para tratar de conocer los hechos, estructuras y personas en su totalidad, y no a través de la conciliación de algunos de sus elementos.

3.4. Técnicas de investigación.-

Para definir las técnicas es necesario definir el método a utilizar:

Método Inductivo.- Con el empleo de este método permitió instaurar sugerencias de carácter general deducidas de la observación y el estudio analítico de hechos y fenómenos propios; su aplicación permitió fijar finalidades generales derivadas, precisamente, de la observación sistemática y periódica de los hechos reales entorno al fenómeno en cuestión.

A través de este método se podrá obtener la información minuciosa, ya partió de lo particular a lo general, lo cual permitió determinar de manera más objetiva el problema.

Método Deductivo.- Considerado como método, desempeño dos funciones de la investigación científica: La primera función consiste en hallar el principio desconocido de un hecho conocido, por lo que se refirió el fenómeno a la ley que lo rige; la segunda función consistió en descubrir la consecuencia desconocida de un principio conocido, esto significa que conocida cierta ley se pudo aplicar a casos particulares menores.

A través de este método se logrará una aclaración más amplia, ya que parte de lo general a lo particular, lo cual nos permitirá determinar de manera más objetiva.

Método Histórico Lógico.- Este método nos permitió conocer el objeto o elemento en toda su etapa y proceso de desarrollo, es decir enfocarnos y orientarnos desde el inicio de su aparición, crecimiento y extinción.

En este caso desde la falta de garantías para los conductores ante accidentes ocasionados por la irresponsabilidad del peatón y como se lo aplica en los procesos judiciales en las unidades judiciales de Guayaquil.

Método Analítico.- El análisis faculta comprender, su peculiaridad a través de las partes que lo integran, en este caso los conductores activos y pasivos, peatones, al indagar las partes es hacer una independencia de sus componentes y contemplar periódicamente cada uno de ellos, al fin de identificar tanto su eficacia particular como las relaciones de proporción que guardan entre sí y dan origen a las características generales que se quiere conocer.

Método Sintético.- Es lo opuesto al analítico, pues parte al juntar los componentes del todo, anticipadamente separados, descompuestos por el análisis. Esta labor consistirá en volver a reunir las partes divididas por el estudio, ya previamente examinadas.

Método Estadístico.- Este método se lo utilizó como un instrumento estadístico que nos faculta variar toda la información de las consultas en datos más objetivos, precisos y concretos y es este caso a indagar que nos llevara a sacar el resultado de estadísticas de los casos de accidentes de tránsito.

Las técnicas que se utilizará en el presente trabajo será la siguiente:

La encuesta.

Técnica de la encuesta.-

La encuesta es una técnica recogida de información por la cual se realizan preguntas escritas estructuradas en una consulta impresa.

La utilizaremos para averiguar el hecho o fenómeno de forma habitual y no particular.

La encuesta, una vez confeccionado las preguntas no requiere de personal calificado a la hora de realizárselas al encuestado. A diferencia de la entrevista la encuesta parte de un orden y estructura lógica, rígida que se mantiene inamovible a lo largo de todo el desarrollo investigativo. Las repuestas se otorgan de modo especial y se define del mismo modo las probables variantes de contestación estándares, lo que resulta más ágil la evaluación de los resultados por modos estadísticos.

3.5. Población y muestra.

El universo de la investigación está constituido por Abogados en libre ejercicio especializados en Tránsito y Penal, Jueces de Garantías Penales de Guayaquil, Fiscales de Transito, usuarios de la Función Judicial, conductores agremiados vistas.

**CUADRO N° 1
LA POBLACIÓN**

N°	COMPOSICIÓN	CANTIDAD
1	Abogados inscritos en el colegio de Abogados de la Prov. Del Guayas.	16.000
2	Conductores que sacaron licencia en año anterior. (Fuente ANT) http://www.telegrafo.com.ec/noticias/guayaquil/item/guayaquil-emite-86-198-licencias-en-9-meses.html	287.000
Total		303.000

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

Para calcular la población objeto se aplicó la siguiente fórmula:

$$N = \frac{n}{(E)^2 (N - 1) + 1}$$

N = Tamaño de la muestra

E = Coeficiente de error (5%)

n = Población universo

Se aplicara las encuestas a una muestra del universo mencionado por tratarse de un universo bastante grande se empleara un porcentaje de ella aplicando el Nivel de confianza del 95%, con un tamaño de la muestra de 5% de una población de 303.000 y aplicaremos el cálculo de la muestra utilizando la Tecnología de Comunicación e Información TIC según la organización Creative Research System que la encontramos disponible en <http://www.surveysoftware.net/sscalce.htm>

N= 339 Muestra N= 384

CUADRO N° 2 LA MUESTRA

Precisar Tamaño de Muestra

Nivel de Confianza: 95% 99%

Intervalo de Confianza:

Población:

Tamaño de Muestra preciso:

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

3.6. Presentación de Resultados

A continuación el resultado obtenido a través de las encuestas realizadas a Jueces, Fiscales y usuarios de transportes públicos de la ciudad de Guayaquil.

Pregunta 1

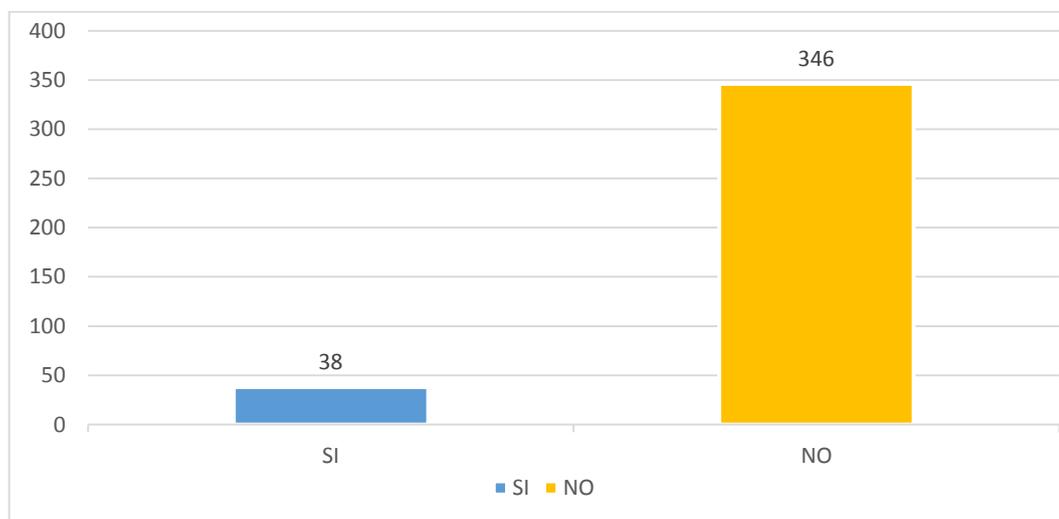
¿Conoce usted Garantías legales y constitucionales para los conductores y peatones?

CUADRO N° 3

Alternativas / f,1	Fa	f.r.
SI	38	10 %
NO	346	90 %
TOTAL	384	100%

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

GRAFICO No. 1



AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

Análisis.- En un 90% de los encuestados manifestaron conocer las Garantías legales y constitucionales para los conductores y peatones, lo que nos deja establecido que el universo señalado para la encuesta era un universo que involucro en el tema investigado y aportar en su información del caso.

Pregunta 2

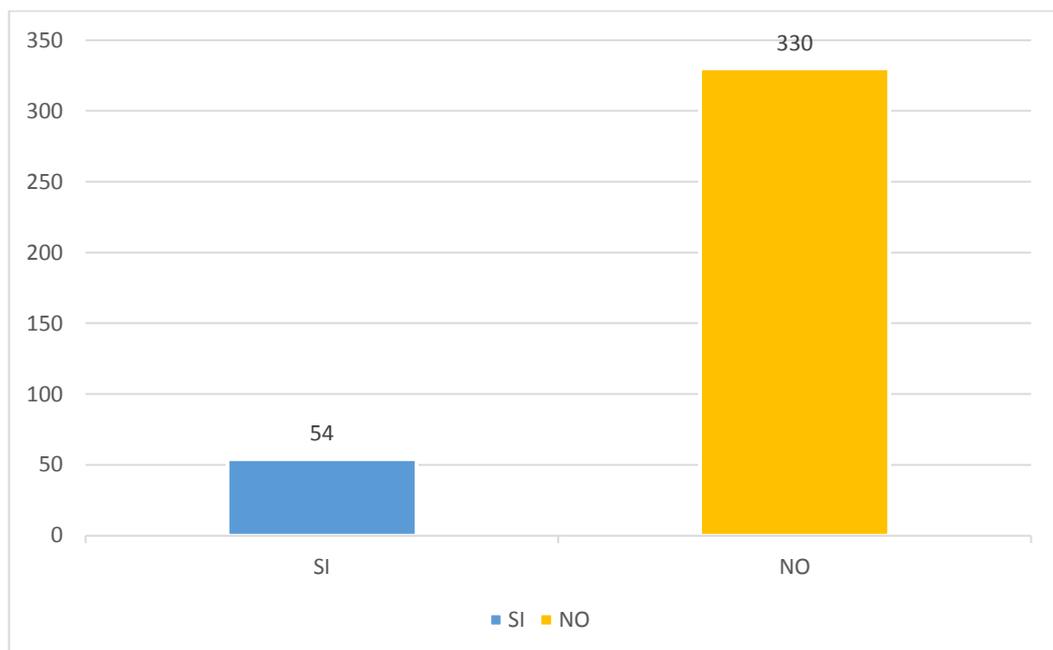
¿Cree usted que cuando se produce un accidente de tránsito que cause muerte solo puede ser por impericia e irresponsabilidad del conductor?

CUADRO N° 4

Alternativas / f,1	fa	f.r.
SI	54	14 %
NO	330	86 %
TOTAL	384	100%

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

GRAFICO No.2



AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

Análisis.- La mayoría de encuestados en un 86% dieron una respuesta negativa y cree que cuando se produce un accidente de tránsito que cause muerte no puede ser por impericia e irresponsabilidad del conductor, si no que puede ser otros factores, como ejemplo: el irrespeto de los peatones al momento de transitar por la calle.

Pregunta 3

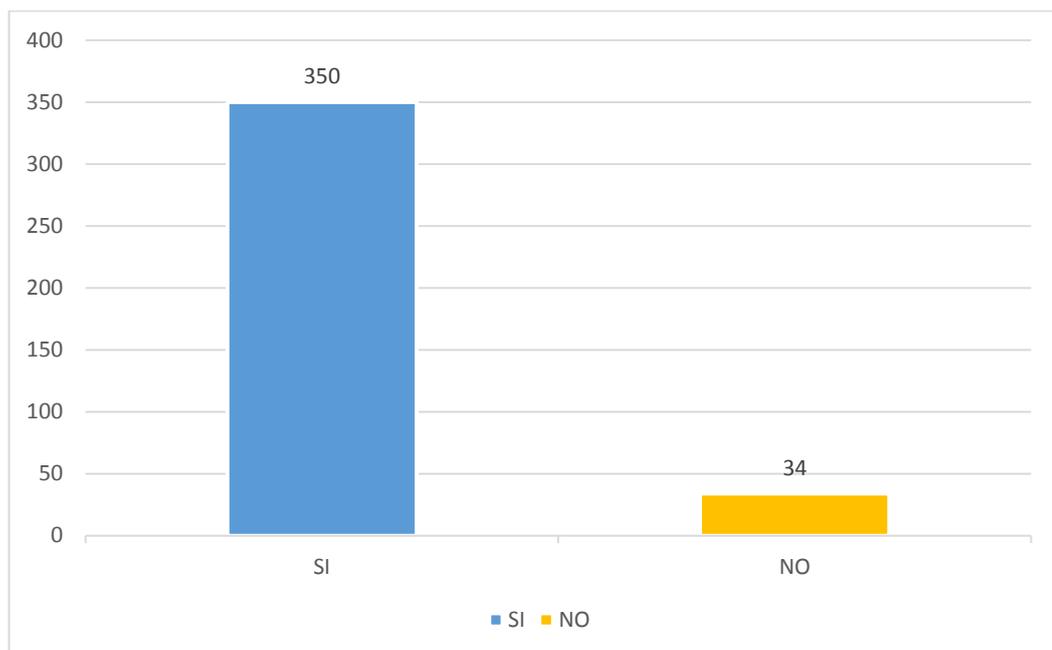
¿Cree usted que la inobservancia y violación a la ley por los peatones puede ser los causantes de un accidente de tránsito?

CUADRO N° 5

Alternativas / f,1	fa	f.r.
SI	350	91 %
NO	34	9 %
TOTAL	384	100%

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

GRAFICO No. 3



AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

Análisis.- Los encuestados en un porcentaje del 91 % que creen que la inobservancia y violación a la ley por los peatones puede ser los causantes de un accidente de tránsito, como uno de los factores posibles si no es causa por los conductores, es decir no solo es responsabilidad de los conductores las inobservancias a las normas de circulación.

Pregunta 4

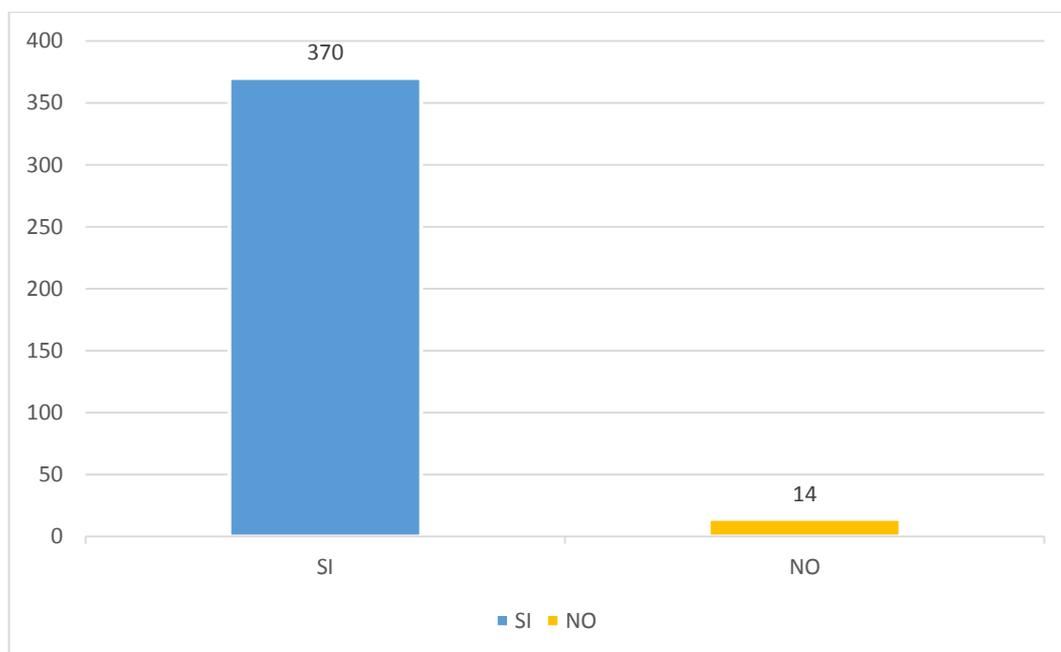
¿Considera usted que los conductores por evadir a peatones que irrespetan la norma de tránsito pueden causar accidentes con resultado de muerte del peatón y de terceros?

CUADRO N° 6

Alternativas / f,1	fa	f.r.
SI	370	96%
NO	14	4%
TOTAL	384	100%

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

GRAFICO No.4



AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

Análisis.- El 96 % de los encuestados considera que los conductores por evadir a peatones que irrespetan la norma de tránsito pueden causar accidentes con resultado de muerte del peatón y de terceros, es decir evita el atropellar a un peatón que irrespete el tránsito pero en la maniobra ocasiona otro secundario lo que debería ser atribuido al peatón que origino la maniobra evasiva.

Pregunta 5

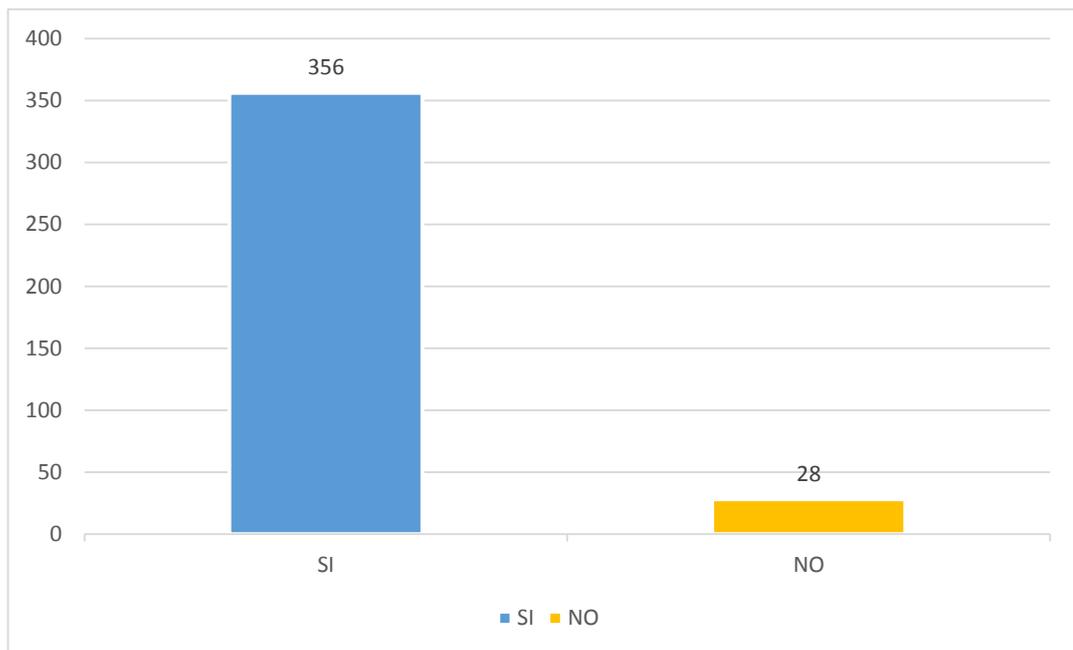
¿Considera usted que los conductores que ocasionaron un accidente con resultado de muerte aun no siendo responsables del accidente huyen de la escena por eludir la prisión?

CUADRO N° 7

<i>Alternativas / f,1</i>	<i>fa</i>	<i>f.r.</i>
SI	356	93 %
NO	28	7 %
TOTAL	384	100%

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

GRAFICO No.5



AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

Análisis.- La mayoría de encuestados en un porcentaje del 93 % considera que los conductores que ocasionaron un accidente con resultado de muerte aun no siendo responsables del accidente huyen de la escena por eludir la prisión, y lo ven como algo natural por el instinto de supervivencia, con la frase el que huye vive, es decir no confían en la administración de justicia.

Pregunta 6

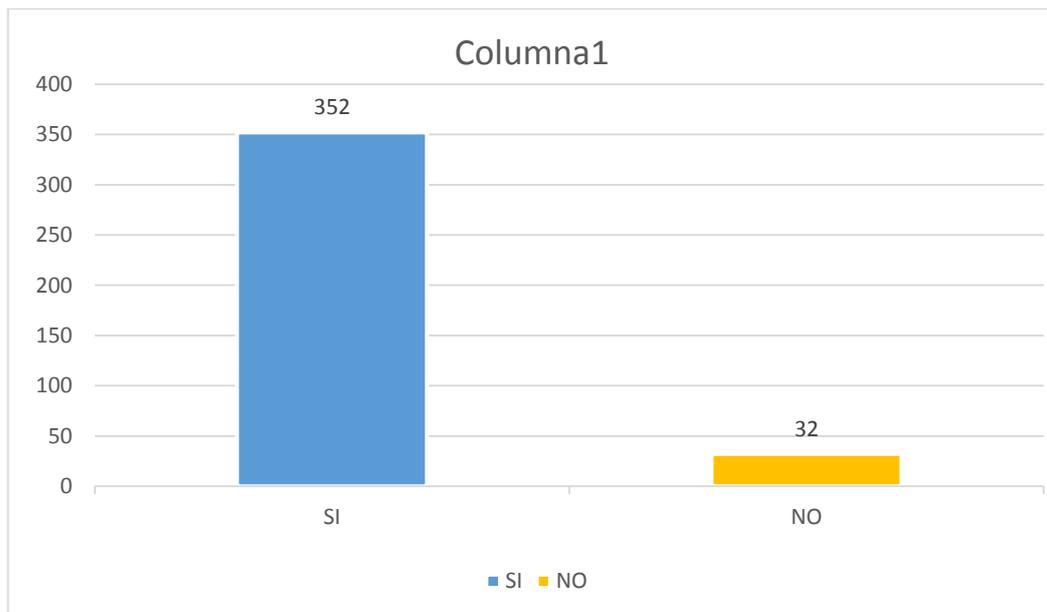
¿Cree usted que la fuga del conductor que siendo no culpable del accidente de tránsito con resultado de muerte, goza de derechos y garantías para que en la audiencia de formulación de cargos no se dicte prisión preventiva?

CUADRO N° 8

<i>Alternativas / f,1</i>	<i>fa</i>	<i>f.r.</i>
SI	352	91 %
NO	32	9 %
TOTAL	384	100%

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

GRAFICO No.6



AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

Análisis.- Los encuestados en un porcentaje del 91% cree que la fuga del conductor que siendo no culpable del accidente de tránsito con resultado de muerte goza de derechos y garantías para que en la audiencia de formulación de cargos no se dicte prisión preventiva, no solo es desconfianza en la justicia sino temor a las medidas cautelares.

Pregunta 7

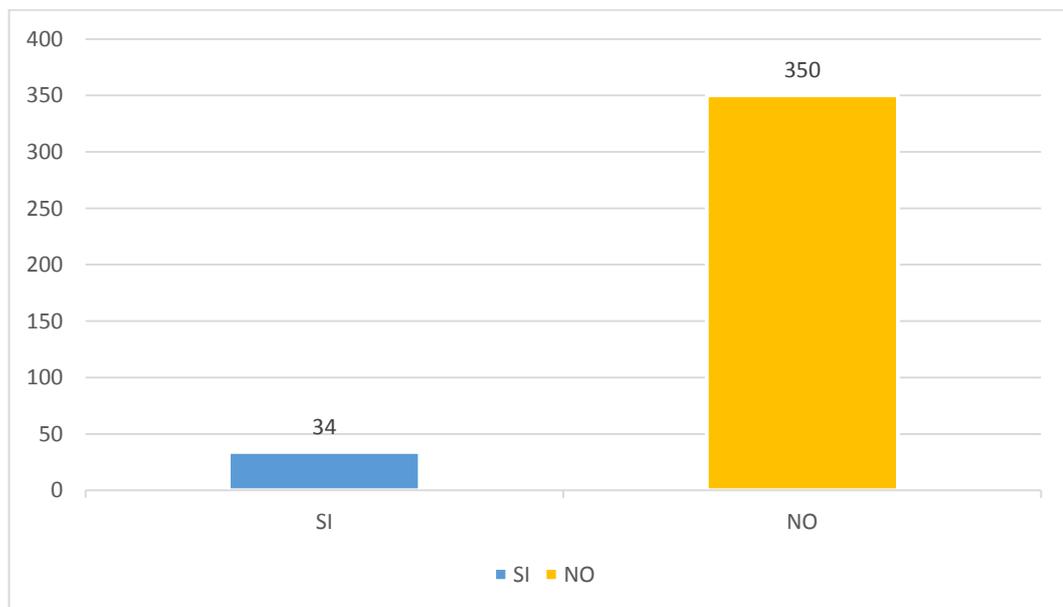
¿Considera usted que el Art.377 del COIP garantiza los derechos de conductores involucrado en un accidente con resultado de muerte aun no siendo culpables?

CUADRO N° 9

<i>Alternativas / f,1</i>	<i>fa</i>	<i>f.r.</i>
SI	34	9 %
NO	350	91 %
TOTAL	384	100%

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

GRAFICO No. 7



AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

Análisis.- El 91 % de los encuestados considera que el Art.377 del COIP, no garantiza los derechos de conductores involucrados en un accidente con resultado de muerte aun no siendo culpables, lo que refleja la desconfianza en la norma penal por estar tipificado como garantía para la víctima.

Pregunta 8

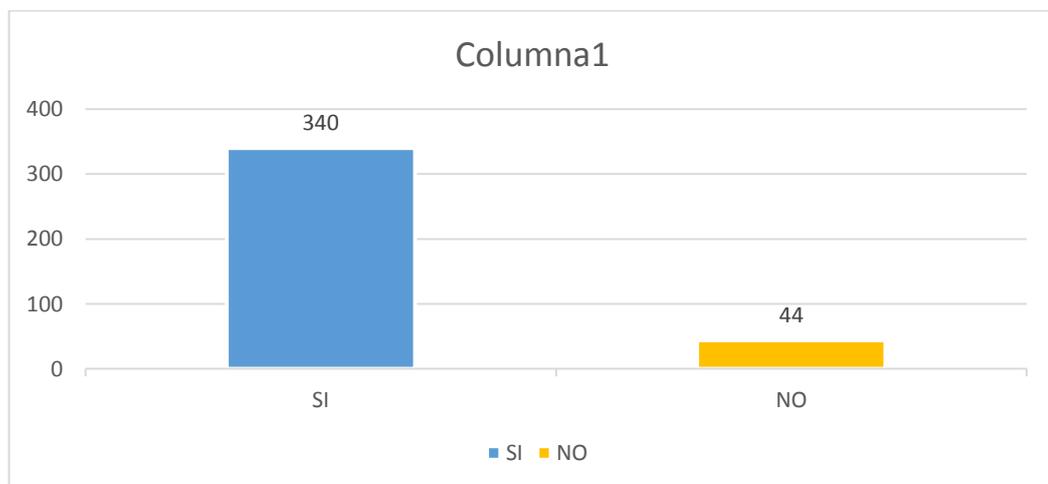
¿Cree que debe reformarse el artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal, de forma que se garantice el derecho de inocencia del conductor que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo?

CUADRO N° 10

<i>Alternativas / f,1</i>	<i>fa</i>	<i>f.r.</i>
SI	340	88.5 %
NO	44	11.5 %
TOTAL	384	100%

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

GRAFICO No. 8



AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

Análisis.- Los encuestados en un porcentaje del 88% es decir la mayoría cree que debe reformarse el artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal, de forma que se garantice el derecho de inocencia del conductor que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo, es decir ven en la aplicabilidad de una norma como parte de resolver los problemas citados como es la falta de garantías para el ejercicio de su derechos.

Pregunta 9

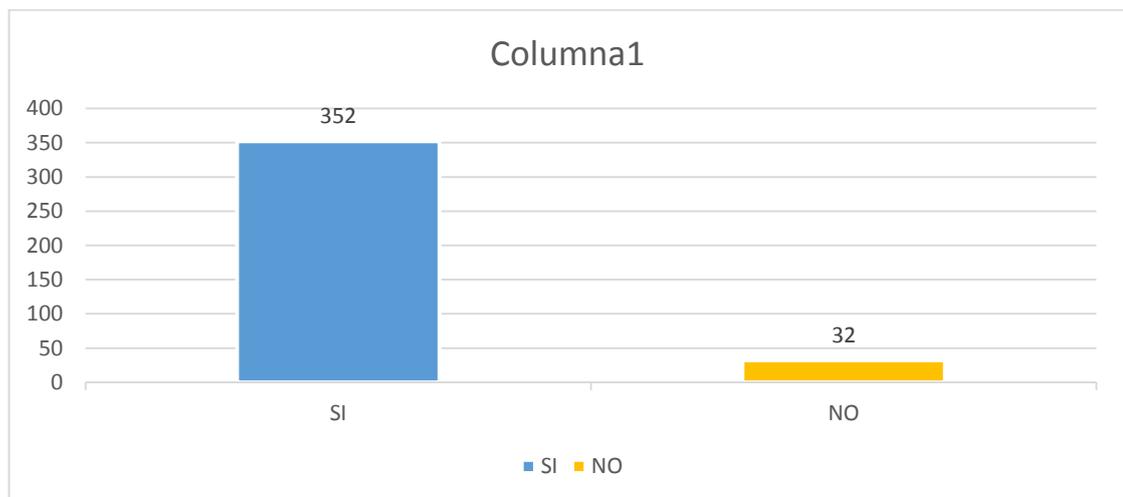
¿Cree usted que debe aplicarse otra medida cautelar en vez de la prisión preventiva a conductor que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo porque irrespeto las normas de tránsito?

CUADRO N° 11

<i>Alternativas / f,1</i>	<i>Fa</i>	<i>f.r.</i>
SI	352	91.6 %
NO	32	8.4 %
TOTAL	384	100%

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

GRAFICO No. 9



AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

Análisis.- El 91 % de los encuestados cree que debe aplicarse otra medida cautelar en vez de la prisión preventiva a conductor que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo porque irrespeto las normas de tránsito, es decir no se aplica el principio de que la prisión preventiva es aplicable en caso excepcional sino como regla lo que origina la desconfianza en la justicia.

Pregunta 10

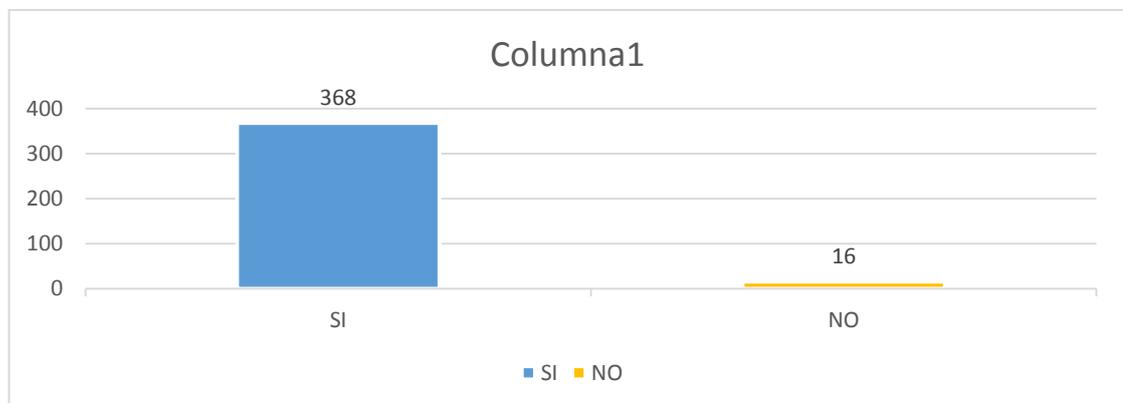
¿Cree usted que si se reforma el Art 377 del COIP garantizando derechos del que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo por irrespetar las normas de tránsito, los implicados no huirán de la escena del hecho ya que se sentirían respetados sus derechos constitucionales?

CUADRO N° 12

<i>Alternativas / f,1</i>	<i>fa</i>	<i>f.r.</i>
SI	368	95.8 %
NO	16	4.2 %
TOTAL	384	100%

AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

GRAFICO No.10



AUTORES: CHRISTOPHER ADOLFO OCAÑA CARANCO Y JORGE LORENZO LOZANO LAVAYEN.

Análisis.- Los encuestados en un porcentaje del 95.8 % cree que si se reforma el Art 377 del COIP garantizando derechos del que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo por irrespetar las normas de tránsito, los implicados no huirán de la escena del hecho ya que se sentirían respetado sus derechos constitucionales, es decir la salida a la desconfianza del sistema judicial cuando hay la convicción de inocencia.

3.7 Conclusiones.-

1. Un accidente de tránsito que cause muerte puede darse por otros factores no necesariamente por negligencia del conductor, como ejemplo el irrespeto de los peatones al momento de transitar por la calle o por acción de evadir a peatones que irrespetan la norma de tránsito, el 86% de los encuestados indica que no y cree que puede ser por otro factor, por ejemplo el irrespeto de los peatones al no respetar las leyes de tránsito.
2. Los conductores que ocasionaron un accidente con resultado de muerte aun no siendo responsables del accidente huyen de la escena por eludir la prisión, que siempre se les otorga en la audiencia de formulación de cargos lo que causa desconfianza en la justicia, el 93% de los encuestados consideran que los conductores al momento de suscitar un accidente de tránsito huyen para evitar la prisión.
3. El Art.377 del COIP NO garantiza los derechos de los conductores involucrados en un accidente de tránsito con resultado de muerte aun NO siendo culpables, por lo que debe reformarse de forma que se garantice el derecho de inocencia del conductor que ocasione un accidente por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo, el 88% de los encuestados manifiestan que debe reformarse el art, para que los conductores se sientan respaldados mediante la ley para afrontar dicho suceso.
4. Si se reforma el Art 377 del COIP se garantizará los derechos de los conductores que ocasionen accidentes de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo por irrespetar las normas de tránsito, los implicados no huirán de la escena del hecho ya que se sentirían respetado sus derechos constitucionales, en un 95.8% de los encuestados manifiesta que los implicados no huirían de la escena del hecho y afrontarían dicha situación.

3.8 Recomendaciones.-

1. Recomendar a la Asamblea Nacional que se elabore un anteproyecto de ley reformativo al Art 377 del COIP que se garantice los derechos al que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo por irrespetar las normas de tránsito.
2. Se recomienda agregar al Art 377 del Código Orgánico Integral Penal un inciso que diga:
Se exencionará de culpa cuando el conductor se ve involucrado en un accidente de tránsito por la falta del irrespeto de la ley por parte del peatón, ocasionando la muerte del mismo o terceros pasivos en la circulación.
3. Recomendar a los operadores de justicia NO aplicar indiscriminadamente la prisión preventiva en especial a conductores que ocasionaron un accidente de tránsito por acción de eludir la muerte a un peatón.
4. Ejercer educación vial tanto preventiva como sancionadora a los peatones al momento de transitar por la vía pública con lo que se reducirá el porcentaje de accidentes de tránsito por culpa del peatón o por acción de evadir a peatones que irrespetan la norma de tránsito.

FUENTES BIBLIOGRÁFICAS

- Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamerica . (14 de Julio de 2015). *Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamerica* . Obtenido de Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Sudamerica : <http://www.andes.info.ec/es/noticias/accidentes-transito-ecuador-redujeron-12-entre-2014-2015.html>
- Asamblea Constituyente del Ecuador. (2008). *LEY ORGANICA DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL*. Quito: Registro oficial.
- Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Registro Oficial.
- Asamblea Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Ecuador.
- ATM, S. (2013-2014). <http://www.ant.gob.ec/index.php/descargable/file/2871-siniestros-por-causas-probables-2013>.
- CABANELLA, G. (s.f.). <http://www.derechoecuador.com/utility/Printer.aspx?e=37072>. PENAS POR DELITO DE TRANSITO EN EL COIP.
- Ciencia Popular.com. (1 de Enero de 2016). *Ciencia Popular.com*. Obtenido de Ciencia Popular.com: <http://www.cienciapopular.com/tecnologia/la-evolucion-del-automovil>
- Defeniciones ABC. (10 de enero de 2016). *Defeniciones ABC*. Obtenido de Defeniciones ABC: <http://www.definicionabc.com/general/educacion-vial.php>
- Definición.DE. (10 de enero de 2016). *Definición.DE*. Obtenido de Definición.DE: <http://definicion.de/negligencia/>
- Definición.mx. (10 de Enero de 2016). *Definición.mx*. Obtenido de Definición.mx.: <http://definicion.mx/garantias-individuales/>
- Diccionario Juridico Chileno. (s/n de s/n de 2001). *www.juicios.cl*. Obtenido de www.juicios.cl: http://www.juicios.cl/dic300/EXIMENTES_DE_RESPONSABILIDAD_PENAL.htm
- Diccionario Manual de a Lenguaa Española Vox. (2 de Enero de 2016). *thefreedictionary*. Obtenido de thefreedictionary: <http://es.thefreedictionary.com/automotor>
- DICCIONARIO MOTORGIGA. (27 de Mayo de 2011). *MOTORGIGA*. Obtenido de MOTORGIGA: <http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/peaton-definicion-significado/gmx-niv15-con195086.htm>
- El conductor. (7 de Enero de 2016). *El conductor*. Obtenido de El conductor: <http://www.oni.escuelas.edu.ar/olimpi99/interolimpicos/transito/espaniol/conductor.htm>
- Enciclopedia Jurídica. (25 de Diciembre de 2015). *Enciclopedia Jurídica*. Obtenido de Enciclopedia Jurídica: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/delito/delito.htm>
- Ferrajoli, L. (2006). , *Sobre los derechos fundamentales y sus garantías, traducción de Miguel Carbonell*. Mexico: CNDH. <http://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.VpZx7LbhDcs>, A. N. (2014). *Estadística de Transporte Terrestre y Seguridad Vial*. Guayaquil. <http://www.derechoecuador.com/>. (s.f.). *Francisco Carrera*.

- <http://www.derechoecuador.com/utility/Printer.aspx?e=37072>. (s.f.).
GUILLERMO CABANELLAS. PENAS POR DELITO DE TRANSITO EN EL COIP.
- Juicio Penal .com. (11 de Febrero de 2015). *Juicio Penal .com*. Obtenido de Juicio Penal .com: <http://juiciopenal.com/responsabilidad-penal/las-circunstancias-eximentes-atenuantes-y-agravantes-de-la-responsabilidad-delictiva/>
- Ministerio del Interior de España. (2014). *Los Peatones*. Madrid: Catalogo general dd publicaciones oficiales .
- Organización de la Naciones Unidas. (16 de Diciembre de 1966). *Pacto Internacional de Derechos Civiles*. Obtenido de Pacto Internacional de Derechos Civiles: <http://www.derechos.org/nizkor/ley/pdcp.html>
- Organizacion de las Naciones Unidas. (10 de Diciembre de 1948). *Declaracion de los Derechos Humanos*. Obtenido de Declaracion de los Derechos Humanos:
<http://www.acnur.org/t3/fileadmin/scripts/doc.php?file=t3/fileadmin/Documentos/BDL/2001/0013>
- Penal, C. O. (s.f.). http://www.justicia.gob.ec/wp-content/uploads/2014/05/c%C3%B3digo_org%C3%A1nico_integral_penal_-_coip_ed._sdn-mjdhc.pdf.
- Presidencia de la República del Ecuador. (2012). *Reglamento General Para la Aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito: Registro Oficial .
- Revista Avance. (s/n de Julio de 2012). *Revista Avance*. Obtenido de Revista Avance: <http://www.revistavance.com/reportajes-julio-2012/hace-cien-anos-rodo-el-primer-carro-en-cuenca.html>
- Rizzi, D. (s/n de Enero de 2004). *Regimen Juridico del automotor*. Obtenido de Regimen Juridico del automotor: www.capacitarteuba.org/.../1-REGIMEN-JURIDICO-DEL-AUTOMOTO
- El Telégrafo. (15 de Febrero de 2015). El Telégrafo. Obtenido de El Telégrafo: <http://www.telegrafo.com.ec/justicia/item/la-imprudencia-del-peaton-causa-242-accidentes.html>
- Zambrano Pasquel, Alfonso. (13 de Marzo de 2014). *Revista Judicial Derecho Ecuador.com*. Obtenido de Revista Judicial Derecho Ecuador.com: <http://www.derechoecuador.com/articulos/detalle/archive/doctrinas/derechopenal/2014/02/24/deber-objetivo-de-cuidado--analisis-juridico-del-art-146-del-coip>

ANEXOS

Matriz de encuesta



UNIVERSIDAD LAICA "VICENTE ROCAFUERTE" DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES Y DERECHO

ENCUESTA

OBJETIVOS:

Analizar la tipificación en el Código Orgánico Integral Penal de muerte culposa y los mecanismos de aplicación de las garantías para conductores ante accidentes ocasionados por irresponsabilidad del peatón.

Dar lectura a la pregunta y contestar de acuerdo su criterio personalísimo, la información proporcionada guardara la absoluta reserva, la misma que tiene un carácter académico
La información brindada es estrictamente confidencial.
Gracias por su colaboración.

Información específica

No.	Pregunta	SI	NO
1	¿Conoce usted Garantías legales y constitucionales para los conductores y peatones?		
2	¿Cree usted que cuando se produce un accidente de tránsito que cause muerte solo puede ser por impericia e irresponsabilidad del conductor?		
3	¿Cree usted que la inobservancia y violación a la ley por los peatones puede ser los causantes de un accidente de tránsito?		
4	¿Considera usted que los conductores por evadir a peatones que irrespetan la norma de tránsito pueden causar accidentes con resultado de muerte del peatón y de terceros?		

5	¿Considera usted que los conductores que ocasionaron un accidente con resultado de muerte aun no siendo responsables del accidente huyen de la escena por eludir la prisión?		
6	¿Cree usted que la fuga del conductor que siendo no culpable del accidente de tránsito con resultado de muerte goza de derechos y garantías para que en la audiencia de formulación de cargos no se dicte prisión preventiva?		
7	¿Considera usted que el Art.377 der COIP no garantiza los derechos de conductores involucrado en un accidente con resultado de muerte aun no siendo culpables?		
8	¿Cree que debe reformarse el artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal, de forma que se garantice el derecho de inocencia del conductor que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar al peatón o esquivarlo?		
9	Cree usted que debe aplicarse otra media cautelar en vez de la prisión preventiva a conductor que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo porque irrespeto a las normas de tránsito?		
10	Cree usted que si se reforma el Art 377 del COIP garantizando derechos del que ocasione un accidente de tránsito con resultado de muerte cuando este se dio por evitar atropellar a un peatón o esquivarlo por irrespetar las normas de tránsito, los implicados no huirán de la escena del hecho ya que se sentirían respetado sus derechos constitucionales?		

Encuesta al Juez de Garantías Penales Wilson Castillo



Encuesta a fiscal Victor Altamirano & Defensor Pùblico Carlos Navarrete



Encuesta a conductor de auto particular



Encuesta a conductor de Taxi



Encuesta a Peatón



Encuesta a un agente de la Agencia de Tránsito Municipal (ATM)

