



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO**

**DIRECCIÓN DE POSGRADO**

**TRABAJO DE GRADUACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE  
MAGISTER EN DERECHO MENCIÓN DERECHO ADMINISTRATIVO**

**TEMA DEL PROYECTO DE TITULACIÓN:**

**La responsabilidad extracontractual del estado en accidentes de tránsito causados por  
fallas en la señalización y mal estado de las vías**

**Autora:**

**Abg. Paola Alexandra Espinosa Villagómez**

**Tutor:**

**Dr. Vinicio Mejía Chávez, Ph.D.**

**Riobamba – Ecuador**

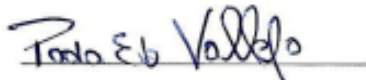
**2022**

## AUTORÍA

### AUTORÍA

Los criterios emitidos en el trabajo investigativo con el título denominado, **“LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO CAUSADOS POR FALLAS EN LA SEÑALIZACIÓN Y MAL ESTADO DE LAS VÍAS”** previo a la obtención del título de MAGISTER EN DERECHO MENCION DERECHO ADMINISTRATIVO, como también los contenidos, ideas, análisis y conclusiones, son personales y acorde a la investigación que se efectuó, por lo tanto, es exclusiva responsabilidad intelectual, moral, legal y académica del autor, quien firma en el presente escrito y los derechos de autoría le pertenecen a la Universidad Nacional de Chimborazo.

Riobamba, febrero del año 2023



Paola Alexandra Espinosa Villagómez

C.I: 150070614-6

## CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

### CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

Certifico que el presente trabajo de investigación previo a la obtención del Grado de Magister en DERECHO, MENCIÓN DERECHO ADMINISTRATIVO con el tema” LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO CAUSADOS POR FALLAS EN LA SEÑALIZACIÓN Y MAL ESTADO DE LAS VÍAS”, elaborado por la Abogada Paola Alexandra Espinosa Villagómez, la misma que ha sido revisada y analizado con el asesoramiento permanente de mi persona en calidad de tutor, facultando seguir los procedimientos necesarios hasta sustentación respectiva. Es todo cuanto puedo informar en honor a la verdad.

Riobamba, febrero de 2023



Dr. Vinicio Mejía Ph. D  
TUTOR

# CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL



Dirección de  
Posgrado  
VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN,  
VINCULACIÓN Y POSGRADO



Riobamba, 30 de marzo de 2023

## ACTA DE SUPERACIÓN DE OBSERVACIONES

En calidad de miembro del Tribunal designado por la Comisión de Posgrado, CERTIFICO que una vez revisado el Proyecto de Investigación y/o desarrollo denominado "**La responsabilidad extracontractual del estado en accidentes de tránsito causados por fallas en la señalización y mal estado de las vías**", dentro de la línea de investigación de, **presentado por la Abg. Paola Alexandra Espinosa Villagómez**, portadora de la Cl. 150070614-6, del programa de **Maestría en**, cumple al 100% con los parámetros establecidos por la Dirección de Posgrado de la Universidad Nacional de Chimborazo.

Es todo lo que podemos certificar en honor a la verdad.

Atentamente,

  
Dr. Minicio Mejía  
Nombre y Apellido  
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

  
Mgs. Juan Montero  
Chávez  
Nombre y Apellido  
MIEMBRO DEL TRIBUNAL

  
Mgs. Alex Fabianes Lagutin  
Valdivia  
Nombre y Apellido  
MIEMBRO DEL TRIBUNAL



Campus La Colónia  
Av. Ray Albaro y 30 de Agosto  
Teléfono 095 0 575-0990 ext. 3002  
Riobamba - Ecuador  
**Unach.edu.ec**  
de **investigación**

# CERTIFICADO ANTIPLAGIO

---

Riobamba, 20 de marzo de 2022

## CERTIFICACIÓN

Yo, Vinicio Mejía Chávez, Tutor del programa de maestría en Derecho, mención Derecho Administrativo. Certifico que la Abg. Paola Alexandra Espinosa Villagómez con C.I. 1500706146, presentó su trabajo de titulación denominado "**LA RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL DEL ESTADO EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO CAUSADOS POR FALLAS EN LA SEÑALIZACIÓN Y MAL ESTADO DE LAS VÍAS**", el mismo que fue sometido al sistema de reconocimiento de texto URKUND evidenciándose un 6% de similitud.

Es todo cuanto puedo manifestar en honor a la verdad.

Atentamente



Dr/ Vinicio Mejía  
**TUTOR**  
**MAESTRÍA EN DERECHO, MENCIÓN DERECHO ADMINISTRATIVO**

## **DEDICATORIA**

El presente trabajo de titulación es dedicado a mis hijos, quienes me han enseñado que el tenerlos no es un limitante para ser mejor, que a pesar del esfuerzo siempre habrá una recompensa.

Dedicado para ellos con todo el amor y para que en un futuro se den cuenta de que nada es imposible de lograr, que su madre a pesar de haber tenido la responsabilidad de cuidarlos, también se dio tiempo de ser mejor profesional para ella y por ellos.

*Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

## **AGRADECIMIENTO**

Gracias a Dios por guiar mis pasos al camino correcto, gracias a mi esposo que siempre me anima para seguir estudiando, a mis hijos que son la alegría de mi vida, a mi padre que siempre será mi mayor razón de ser y a mis hermanas que son la base del pilar de mi vida; y, a mi tutor Dr. Vinicio Mejía, por haber hecho que este camino que suele ser escabroso se haya vuelto más llevadero con su buena tutoría y su experiencia.

*Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

## ÍNDICE GENERAL

AUTORÍA	
CERTIFICACIÓN DEL TUTOR	
CERTIFICADO DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL	
CERTIFICADO ANTIPLAGIO	
DEDICATORIA	
AGRADECIMIENTO	
RESUMEN	
ABSTRACT	
CAPÍTULO I .....	13
MARCO REFERENCIAL .....	13
Introducción .....	13
Planteamiento del problema .....	14
Justificación e importancia.....	16
Objetivos .....	17
Objetivo general.....	17
Objetivos específicos.....	17
CAPÍTULO II .....	19
MARCO TEÓRICO.....	19
Estado del arte .....	19
Unidad 1 .....	20
La responsabilidad extracontractual del Estado .....	20
1.1 Antecedentes de la responsabilidad extracontractual del Estado.....	20
1.2 Requisitos de la responsabilidad extracontractual del Estado .....	21
Unidad 2 .....	22
Responsabilidad estatal .....	22
2.1 Daño calificado.....	22
2.2 Nexo causal .....	24
2.2 Reparación y daños .....	25
Unidad 3 .....	26
La responsabilidad y la prueba.....	26
3.1 Eximentes de responsabilidad .....	26



3.2 Carga de la prueba .....	27
3.3 Responsabilidad concurrente.....	28
Unidad 4 .....	29
La responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes de tránsito causados por falta de señalización y mal estado de las vías .....	29
4.1 Obligación del Estado y concesionarios por la señalización y mantenimiento vial .....	29
4.2 La responsabilidad extracontractual de los Estados por accidentes de tránsito causados por falta de señalización y vías en mal estado, en el Derecho Comparado .....	31
4.3 Análisis de la eficacia de la normativa jurídica en la prevención de accidentes de.....	33
tránsito por falta de señalización y mal estado de las vías .....	33
CAPÍTULO III .....	35
MARCO METODOLÓGICO.....	35
ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN.....	35
TIPO DE INVESTIGACIÓN .....	35
DISEÑO DE INVESTIGACIÓN .....	35
TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN .....	36
TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN .....	36
LA ENCUESTA.....	36
INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN .....	36
CUESTIONARIO .....	36
TÉCNICAS DE ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN.....	36
PROCESAMIENTO .....	37
PRESENTACIÓN DE RESULTADOS .....	37
POBLACIÓN Y MUESTRA.....	37
POBLACIÓN.....	37
MUESTRA.....	37
Hipótesis.....	37
Métodos .....	38
CAPÍTULO IV .....	39
RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	39
Resultados .....	39
4.2. Discusión de resultados.....	52

CAPÍTULO V .....	54
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	54
5.1 Conclusiones: .....	54
5.2 Recomendaciones .....	54
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	56
Bibliografía .....	56
Anexos.....	62

## **RESUMEN**

El presente trabajo investigativo aborda el estudio de la responsabilidad extracontractual del Estado, en relación con los accidentes de tránsito causados por fallas en la señalización y mal estado de las vías, en función a la gran cantidad de accidentes de tránsito que de manera permanente se presentan en el Ecuador. Cabe destacar que en otros países es común la determinación de responsabilidades extracontractual de los Estados o sus instituciones en este tipo de accidentes, sin embargo, en el Ecuador existe un notorio desconocimiento por parte de las víctimas en relación a la posibilidad legal de establecer las referidas responsabilidades.

Sin duda, la posibilidad de establecer la responsabilidad extracontractual del Estado en los casos señalados no ha sido adecuadamente socializada a nivel de la ciudadanía, pero, más allá de ello, es necesario determinar las bondades y falencias que la legislación ecuatoriana tiene en estos temas, realizando un análisis legal, doctrinario y jurisprudencial desde la Constitución de la República del Ecuador y toda la normativa legal conexas.

Esta investigación además de analizar la responsabilidad extracontractual, se inmiscuye y se adentra en los parámetros del daño calificado, la distribución de las cargas, el nexo causal, entendiéndose por esto la correlación que tiene que existir entre el daño causado y la acción u omisión de la administración pública, para finalizar el estudio en las consecuencias y responsabilidades que generan el ocasionar accidentes de tránsito por falta de señalización en las vías, principalmente en la búsqueda de una reparación integral a las víctimas.

## **ABSTRACT**

The aim of the present research work addresses to “THE NON-CONTRACTUAL OBLIGATION OF THE STATE REGARDING TRAFFIC. RESULTING FROM THE ANADEQUATE ROAD SIGNAGE AND POOR ROADS CONDITIONS BASED ON THE FREQUENT OCCURRENCE OF SUCH ACCIDENTS IN ECUADOR”. While other countries commonly determined number of traffic accidents that permanently non-contractual responsibilities of the State or its institutions in such accidents victims in Ecuador however, there is a lack of awareness from the victims in relation to the legal rights to stablish such responsibilities.

Undoubtedly, the possibility of establishing the non-contractual responsibility of the State cases mentioned early, it has not been sufficiently disseminated among citizens. It’s necessary to determine the benefits and shortcomings of Ecuadorian legislation related to the issues by conducting a legal, doctrinal and jurisprudential analysis from the Constitution of the Republic of Ecuador and all legal regulations.

This study also examines the criteria for determining the severity of damage , the distribution of burdens and the casual link in addition to analyzing non-contractual liability, understanding this word refers to the correlation that must exist between the damage caused and the action or omission of the public administration, this study concludes with an analysis of the consequences and responsibilities generated by causing traffic accidents resulting from the inadequate road signage , with a primary focus to strengthen a comprehension reparation on the part of victims.

## **CAPÍTULO I**

### **MARCO REFERENCIAL**

#### **Introducción**

Esta investigación se orienta a realizar un estudio jurídico y doctrinario sobre la responsabilidad extracontractual del Estado, como figura jurídica que no ha sido estudiada a profundidad por los juristas, siendo tampoco socializada por la administración pública, puesto que, no es de interés de la misma el colectivizar a la generalidad, puesto que, su ejercicio implica responsabilidades en contra del Estado, y a su vez, se puede ejercer el derecho de repetición en contra de los funcionarios responsables del daño calificado, análisis que se lo va a realizar bajo preceptos jurídicos que permitan determinar con precisión las repercusiones que se tendría al momento de contar con una sentencia en contra de la administración pública.

Considerando lo expuesto, el ordenamiento jurídico ecuatoriano ha previsto esta figura jurídica, con el objeto de que ante el daño que sufre una persona o administrado, que no está jurídicamente destinado u obligado a soportar, sea resarcido del mismo, provocando con aquello que la administración pública, sea responsable de sus actos u omisiones, no dejando desamparado al administrado, demostrando con aquello que no solamente se puede crear obligaciones con personas particulares, sino que, cuando se produce un daño sea la administración la cual deba responder.

El índice de accidentes de tránsito en el Ecuador es muy alto comparado con otros países de la región, no solamente por culpa del conductor del vehículo, entendiéndose como tal a la impericia, inobservancia, imprudencia o negligencia de este, sino que el mal estado de las vías, la falta de señalización, cumplen un factor importante sobre la causa basal de los accidentes.

Lamentablemente existe la costumbre de que se establezcan en los informes de reconocimiento del lugar de los hechos, causas asumidas a los conductores o al propio conductor cuando interviene un solo vehículo, la más común es la falta de precaución o la falta de observancia de los reglamentos de tránsito, no estableciendo responsabilidad a los contratistas o a los GADM encargados del Tránsito en los cantones o de la Agencia Nacional de Tránsito a nivel nacional

cuando por ejemplo el contratista ha edificado un rompe velocidades sin colocar las señales preventivas correspondientes o cuando el propio contratista no coloca señales de reducción de velocidad en curvas peligrosas o cuando los conductores precautelando el cuidado de su vehículo, tienen que invadir el carril con el objeto de evitar caer en baches o zanjas de gran dimensión.

Es tal la importancia de los informes de reconocimientos técnicos mecánicos que constituyen una herramienta fundamental para que el fiscal formule o no cargos en contra de una persona, son escasos por no decir inexistentes los procesos que se han seguido en contra de los contratistas o administraciones públicas, por causas de falta de señalización o mal estado de las vías, por el hecho de que las personas que realizan las diligencias periciales pertenecen a la Policía Nacional - Sistema de Investigación de Accidentes de Tránsito, los cuales no son abogados y si alguno lo es, no es porque se requiera dicha formación para poder ocupar dicho cargo.

En función a lo manifestado y dada la importancia de que se conozcan los diferentes tipos de responsabilidades, esta investigación va encaminada a analizar, con enfoque jurídico, normativo y doctrinario, acerca de la responsabilidad extracontractual del Estado a causa de accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o su falta de señalización.

Por lo expuesto, para el estudio del objeto del trabajo investigativo se utilizarán los métodos: inductivo, analítico, jurídico, método histórico – lógico. Con base al enfoque de la presente investigación es básica, documental bibliográfica y descriptiva, de tal manera que el problema jurídico a investigarse será no experimental.

El trabajo investigativo se desarrolló en cuatro unidades, la primera de ellas tiene su enfoque principal en la responsabilidad contractual del Estado, desde el análisis conceptual, así como la forma en que se lo concibe en el Código Orgánico Administrativo y sus requisitos de procedencia. Se analizó el daño calificado, nexo causal, reparación y daños, así como los eximentes de responsabilidad, carga de la prueba y la responsabilidad concurrente y oportunidad de reclamación, para finalmente analizar la responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes de tránsito causados por falta de señalización y mal estado de las vías y en consecuencia la obligación del Estado y concesionarios por la señalización y mantenimiento vial.

### **Planteamiento del problema**

Los daños causados por la acción u omisión del Estado en accidentes de tránsito por fallas en la señalización y mal estado en las vías conllevan un profundo perjuicio ocasionado a los usuarios viales, daños que no solo son monetarios sino en ocasiones pérdidas de numerosas vidas, por lo que es importante identificar la razón y las situaciones concretas de estos accidentes, que muchas de las veces pueden ser prevenidos.

Los usuarios de las vías, que pueden ser personas que transitan a diario por ellas o individuos que por primera vez lo hacen, especialmente en situaciones adversas como lluvia o neblina, necesitan de una buena señalización y de un estado de la carretera que sea óptimo, lastimosamente, en el Ecuador, es común encontrar, vías en mal estado, carreteras sin señalización, trabajos de mantenimiento inconclusos o sin los avisos de peligro necesarios, que, en muchos casos han ocasionado accidentes en los que se han perdido vidas humanas o se han ocasionado daños materiales.

De ahí que, la gran importancia de que el Estado, consejos provinciales, municipios y empresas a las que se han concesionado estos servicios doten de una correcta y adecuada señalización vial y mantengan en óptimo estado las carreteras, en cumplimiento de sus obligaciones legales que emana de nuestra legislación, enfocando esta investigación, en el ámbito espacial, en la provincia de Chimborazo.

La problemática de los accidentes de tránsito es un factor de gran preocupación, contando no solo con el hecho de que a diario el parque automotor aumenta de manera considerable, sino que, a ello, hay que sumarle el hecho de que el mal estado de las vías y su falta de señalización, hacen que esas carreteras no sean técnicamente aptas para el tránsito, convirtiéndose el conducir, muchas veces, en un peligro para el conductor, su familia o las personas que se encuentran dentro de los automotores.

Siendo lo referido una realidad presente en el Ecuador, es necesario que la academia investigue respecto del alcance de la responsabilidad extracontractual del Estado en estos casos, la eficacia de la normativa jurídica que regula el tránsito y las responsabilidades estatales, ayudándose, en análisis de este tema, del Derecho Comparado, respecto de países que hace varias décadas atrás poseen legislaciones adecuadas y una cultura legal idónea en los servidores públicos

y usuarios que han llevado a disminución de este tipo de accidentes y al establecimiento de responsabilidades extracontractuales estatales en los casos que ameritaron.

### **Justificación e importancia**

El derecho a la integridad física de las personas y el bien más preciado del ser humano su vida, no puede verse mermado por el hecho de trasladarse de un lugar a otro en un medio de transporte, a causa del mal estado de las vías o por la falta de señalización de las mismas, los accidentes de tránsito constituyen una de las mayores causas de mortalidad en el Ecuador, en consecuencia, de que hay medios de transporte que trasladan hasta un número de cuarenta y un pasajeros o más.

Las carreteras ecuatorianas tienen un relieve sinuoso, por el mismo hecho requieren de una señalización muy detallada, la cual debe estar respaldada por estudios generados por profesionales en transporte, con las debidas condiciones mínimas y de cumplimiento de normas nacionales e internacionales, a su vez con sus peculiaridades básicas para la colocación de las señaléticas.

El mal estado de las vías incide notablemente en la producción de accidentes de tránsito, afectando de igual forma el patrimonio de los propietarios de los automotores, así no exista una incapacidad personal de la persona, se pueden generar detrimentos patrimoniales que afectan al haber económico de los usuarios viales.

La presencia en la calzada de baches, huecos, socavones etc. repercute negativamente en las causas para ocasionar un accidente de tránsito, el normal conducir de un automotor se ve afectado por evitar algún percance menor, causando un daño mayor incluso a otros automotores inocentes.

A más de las causas de que las vías se encuentran en mal estado o que exista falta de señalética, uno de los factores que también puede provocar accidentes es la falta de luminosidad, la cual no es determinante, puesto que cada vehículo debe poseer su propia iluminación, pero si existe incidencia al no tener las vías la luz necesaria para el tránsito, empero así no exista luz, si las vías no estuviesen en mal estado y bien señalizadas, aún con la falta de luz, se disminuiría notablemente los accidentes de tránsito.



Por otro lado, el Estado o los contratistas no pueden esquivar su responsabilidad cuando se provocan accidentes de tránsito por las causas antes indicadas, el adecuado y responsable mantenimiento de las vías debe ser de obligación sine qua non y de atención primordial por el Estado, puesto que, los usuarios viales las usan en todo momento a toda hora, y los accidentes pueden generarse cuando menos se los espera.

El Código Orgánico Integral Penal solo tipifica la muerte provocada por negligencia del contratista o ejecutor de obra en el artículo 378, pero nada se habla sobre los daños materiales o lesiones que se pueden causar a las personas o automotores por causas de negligencias de los contratistas o por mal estado de las vías, de ahí que la gran importancia de la presente investigación, que por el principio de taxatividad no podría iniciar acción penal alguna, sino que solamente quedaría la vía contenciosa administrativa para la reparación por responsabilidad extracontractual del Estado.

## **Objetivos**

### **Objetivo general**

Analizar el alcance de la responsabilidad extracontractual del Estado, por accidentes de tránsito causados por fallas en la señalización y mal estado de las vías en la provincia de Chimborazo y determinar la eficacia de la normativa jurídica vigente.

### **Objetivos específicos**

- Determinar cómo incide la falta de señalización y mal estado de las vías, en los accidentes de tránsito.
- Analizar la normativa jurídica nacional y local a fin de establecer su eficacia en la prevención de accidentes de tránsito y en el establecimiento de responsabilidades extracontractuales del Estado cuando éstos son causados por las fallas en la señalización y mal estado de las vías.
- Determinar si las causas para que se genere la responsabilidad extracontractual del Estado

causados por las fallas en la señalización y mal estado de las vías en la provincia de Chimborazo, son suficientes para que se pueda iniciar una reclamación en contra de la administración pública.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **Estado del arte**

En legislaciones homólogas a la ecuatoriana existen varios criterios sobre los accidentes de tránsito provocados por las administraciones públicas, es así como, para Colin de Buchanan, las dificultades del tráfico generan ciertos conflictos en el desarrollo de los pueblos determinándose como un factor para que se den los accidentes de tránsito.

Fernando Hinestrosa Mantilla, profesor asociado de la facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional de Colombia, en su obra la culpabilidad en los accidentes de tránsito, para la prevención de accidentes hace referencia a una forma o tipo de ciencia de carácter práctico que llama a la disciplina vial, para impedir la ocurrencia o disminuir el número de siniestros.

Carlos Julián Díaz, determina ciertos tipos de requisitos importantes para la seguridad vial, lo cual va encaminado con la construcción de nuevas vías principalmente determinando el mejoramiento de las preexistentes como por ejemplo el aumento de la anchura, la reducción de curvas, la canalización de los vehículos en sentido de su movimiento, la construcción de sábanas reservadas para ciclistas, pavimentación, y una adecuada señalética tanto horizontal como vertical.

Por su parte el artículo 263 de la Constitución determina en su numeral dos que los gobiernos provinciales tienen competencias exclusivas para planificar construir y mantener el sistema vial de ámbito provincial que no incluya zonas urbanas, lo mismo ocurre en el artículo 264.3 donde se encargan los gobiernos Municipales de planificar, construir y mantener la vialidad urbana, siendo indispensable que cada gobierno actúe dentro de sus competencias territoriales y se establezcan las responsabilidades del caso según sus actos u omisiones con base a lo determinado por la norma.

## **Unidad 1**

### **La responsabilidad extracontractual del Estado**

#### **1.1 Antecedentes de la responsabilidad extracontractual del Estado en el Ecuador**

Antes de abordar en forma profunda sobre la responsabilidad extracontractual del Estado, es necesario indicar que este es el resultado de una necesidad humana, puesto que, la labor del mismo es regular la convivencia y proporcionar la satisfacción de las personas a través de un gobernante, quien debe estar apto para ejercer dicho cargo, el cual por medio del poder debe lograr una adecuada convivencia mediante la existencia de leyes que lo regulen a través de varios estamentos que ayuden a conseguir esta armonía.

En este aspecto en el Ecuador nace la figura de la responsabilidad extracontractual del Estado, a partir de la necesidad de la absoluta ausencia de esta, en consonancia con la evolución del Derecho Administrativo, el mismo que ha generado los elementos de la responsabilidad extracontractual del Estado y su autonomía.

A este respecto, la necesidad indicada nace principalmente por el desequilibrio de las cargas públicas y la búsqueda de la igualdad de los intereses colectivos, mismos que deben ser justos, lícitos y enmarcados dentro de la ley.

En este sentido, la responsabilidad extracontractual del Estado se origina por la deficiente prestación de servicios públicos y a su vez por los actos de los funcionarios y empleados públicos principalmente de los que causa un perjuicio para los administrados.

En la Constitución del año 2008 aparece la responsabilidad extracontractual en el Ecuador, además de aquello aparece la reparación de las violaciones a los derechos de los particulares por la falta o deficiencia en la prestación de los servicios públicos, por las acciones u omisiones de sus funcionarias y funcionarios, empleadas y empleados en el desempeño de sus cargos con el tratamiento de una materia especial marcando una diferencia entre el derecho administrativo y el derecho civil y la autonomía de la responsabilidad extracontractual del Estado.

La necesidad de que exista y se configure de forma independiente la responsabilidad extracontractual del Estado tiene por objeto regular un equilibrio de las cargas públicas y que para que exista dicha responsabilidad basada en el resultado ilícito e injusto y no en la ilicitud de la conducta, sino más bien basado en la violación de derechos.

## **1.2 La responsabilidad extracontractual del Estado según el Código Orgánico Administrativo**

El Estado es el encargado de prestar servicios públicos a través de sí mismo o por intermedio de delegación a otras instituciones, con la finalidad de que sea cumplido de manera eficiente, principalmente satisfaciendo las necesidades de los administrados, teniendo que ser estos servicios eficientes, por lo que, el autor colombiano Gilberto Martínez Rave expresa: “la obligación de asumir las consecuencias patrimoniales de un hecho dañoso” (Rave, 1988), lo que se plasma en el Código Orgánico Administrativo y se conoce como esta tipo de responsabilidad.

La expedición del Código Orgánico Administrativo (COA) constituye la legislación detallada y legal del desarrollo de los principios de la Constitución en materia administrativa, a través de garantías para los administrados regulando la administración pública a través de las posibles irregularidades que se puedan cometer por parte de la administración.

La responsabilidad extracontractual del Estado en el COA, tiene como innovación ser el cuerpo normativo que regula esta responsabilidad, estableciendo de manera clara un procedimiento a seguir y regularizado para esa competencia, respondiendo de esta manera por los daños o daño calificado proveniente por acciones u omisiones, entendiéndose que el daño calificado es el que el administrado no está jurídicamente obligado a soportar o del resultado de la violación del principio de igualdad basado en la aplicación de las cargas públicas.

Para que se configure la responsabilidad extracontractual del Estado y para que el Estado deba responder como lo determina el COA, el servicio público debería ser prestado directamente por él, pudiendo el administrado inclinarse por la vía administrativa o por la vía judicial dependiendo del caso, debiendo ser presentado directamente por el afectado.

## **1.2 Requisitos de la responsabilidad extracontractual del Estado**

Los requisitos establecidos para que se configure la responsabilidad extracontractual del Estado son: La falta o la deficiencia a la hora de proveer un servicio público o cualquier otra prestación a la que el administrado tenga derecho; el daño calificado; y, la existencia de un nexo causal entre el daño calificado y la acción u omisión de las administraciones públicas o el hecho dañoso que violente el derecho, mencionados estos requisitos cabe indicar que el administrado es quien debe probar el daño, así como también el nexo causal, teniendo un término de hasta 90 días posteriores a ocurrida la acción u omisión del Estado para ejercer la acción.

Si se examina el Código Civil vigente, se puede establecer que para que exista responsabilidad extracontractual del Estado se requiere:

- Que se realice una acción u omisión.
- Que ésta provoque un daño.
- Que exista relación entre la acción u omisión y el daño sufrido.
- Que se pueda imputar la responsabilidad al Estado.

## **Unidad 2**

### **Responsabilidad estatal**

#### **2.1 Daño calificado**

Al hablar del daño calificado se trata de aquel en el que la persona no tiene la obligación jurídica de soportar, es decir el sufrimiento de aquella persona por la falta de ejecución de las obligaciones propias de la administración, dichas obligaciones deben estar establecidas en la ley o reglamentos o por el vínculo que tiene que existir entre el administrado y la administración.

Es importante aclarar o establecer cuál es el daño jurídico que tiene el individuo que soportar, siendo de esta manera el único tolerable el daño antijurídico, el que debe estar dentro de una actuación fuera del marco legal o culposo por parte de la administración, el que debe ser lícito para que surta efectos contrarios o lesivos.

En tal sentido el daño calificado surge a raíz de la transgresión del principio de igualdad, es

decir a la igualdad de derechos, consideración y respeto por parte del Estado, ya que el daño es un elemento indispensable, por causa de un perjuicio o detrimento, ocasionado a una persona o a sus bienes, cuantificable de una forma económica, lo que debe estar especificado dentro de la responsabilidad extracontractual del Estado para poder proceder en contra del mismo.

Para (Delgado, 2016), el daño calificado pueden provocar varias entidades:

Es importante destacar que en el daño calificado pueden intervenir no solamente una sino varias Administraciones Públicas, en cuyo caso responderán solidariamente; y en otros supuestos se fijaría que grado de responsabilidad correspondería a cada Administración atendiendo tres criterios: el primero criterios de competencia, el segundo interés público tutelado y el tercero, la intensidad de la intervención.

Cabe señalar que los elementos de la responsabilidad extracontractual son el daño, el daño imputable, la relación de causalidad entre el dolo, la culpa y el daño.

El daño se define como todo menoscabo que experimenta un individuo en su persona o bienes, refiriéndose a persona al daño moral (dolor del alma), a los bienes el daño emergente (patrimonial); y. el daño futuro (lucro cesante), teniendo en cuenta que el daño siempre debe ser cierto no puede ser hipotético.

Las clases de daños son el daño material que consiste en una lesión de carácter material y el moral en el dolor y la aflicción que sufre la víctima, es decir en el daño material el menoscabo es al patrimonio, por ejemplo: cuando ocurre un accidente de tránsito y se destruye el vehículo, a diferencia del daño moral que consiste en la aflicción de la víctima, por ejemplo: cuando una persona es víctima de un asalto, siendo el daño moral el trauma que sufre la víctima el cual puede ser insano.

El daño siempre debe ser imputable, es decir debe ser por dolo o culpa del autor del hecho ilícito, no basta con la existencia de un daño para que nazca la responsabilidad, se requiere que el perjuicio sea imputable a dolo o culpa.

Para la abogada (Delgado, 2016) hay que cumplir requisitos para que la responsabilidad extracontractual del Estado pueda prosperar y que a decir son: : (i) falta o deficiencia de la provisión de un servicio; (ii) acción u omisión de un servidor público en el desempeño de sus cargos a la acción u omisión de los servidores públicos, (iii) el daño que deberá ser calificado y, (iv) la existencia de un nexo causal entre daño y conducta de la administración.

La relación de causalidad en el daño se refiere a que el daño sea resultado del dolo o culpa, es así que la responsabilidad no recaerá en el demandado cuando el daño es imputable a la víctima, lo que quiere decir que no basta con la existencia del dolo o culpa se refiere además que entre ambos haya un vínculo de causalidad y que el daño sea resultado del dolo o la culpa.

## **2.2 Nexo causal**

Es una relación de conexión de causalidad entre el hecho y el daño, para que se estructure realmente la responsabilidad el daño debe ser obligatoriamente el resultado o la consecuencia del hecho, existiendo así un nexo causal.

Para (Carlos, 2003) señala al nexo causal como la “necesaria conexión fáctica que debe existir entre la acción humana y el resultado dañoso producido”, afirmación que se encuentra recogida en el COA, como un requisito para que proceda la responsabilidad extracontractual. En el Código Orgánico Integral Penal (COIP), se reconoce al nexo causal como la conexión entre la existencia de la infracción y la responsabilidad de la persona procesada, señalando las altas cortes de administración de justicia ordinaria, que si no se prueba la existencia de la infracción, es ocioso hablar de la responsabilidad. Algo similar sucede en materia administrativa, es decir que el daño debe ser provocado por acción u omisión de la administración pública y que este tenga relación con el daño producido, es por esto que lo que primero debe probarse es la existencia de un daño y luego que haya sido producido por acción u omisión negligente o culposa de la administración pública, puesto que, de existir una actuación negligente de la administración pública, y que esta no produzca daño, no se podrá hablar de responsabilidad extracontractual del Estado.

La causalidad para poder identificar el nexo causal debe ser probada en un proceso, ya que si no es probada debidamente no puede nacer una obligación de reparación, para que se enmarque en el concepto jurídico de responsabilidad como tal.



Cabe anotar que, en doctrina, se indica que nexo causal es la relación de causalidad que existe entre una acción determinante de un daño y, de manera concomitante, el daño producido.

El concepto indicado es aplicable a todos los ámbitos en los que está presente la responsabilidad civil entre particulares y además, cuando interviene el Estado.

Adicionalmente, se puede señalar que, si bien el Código Civil ecuatoriano no lo menciona taxativamente al nexo causal dentro de su articulado, este se deriva de la obligación de reparar el daño causado.

Para que exista el nexo causal debe reunir varias características dentro de las cuales se establece la proximidad, es decir que sea próximo y actual el daño mismas que debe contribuir a la generación del daño como tal y, el nexo causal, debe ser determinante, lo que quiere decir que la conducta culpable sea necesaria como tal para que se genere el daño, por lo que se debe determinar cuál fue el hecho que contribuyo en un porcentaje más alto para la generación del daño siendo ese el daño determinante a pesar de existir varios hechos. Otra de las características es la adecuación del nexo causal lo que significa que la conducta culpable o riesgosa debe ser adecuada para generar el daño.

## **2.2 Reparación y daños**

La responsabilidad es la imposición de una reparación integral puesto que es la forma en que se puede reintegrar el daño hecho.

La reparación integral es la tutela a la dignidad humana y constituye un derecho constitucional reconocido en la Constitución.

La actividad de los órganos de la Administración pública, en especial la de los dedicados a efectuar obra material y aquellos cuya actividad entraña riesgos, son una fuente de potenciales daños a los derechos de las personas. En este contexto, el artículo 11, número 9 de la Constitución, dispone que el Estado, sus delegatarios, concesionarios, estarán obligados a reparar las violaciones a los derechos de los particulares por la falta o deficiencia en la prestación de los servicios públicos, o por las acciones u omisiones de sus funcionarias y funcionarios, lo cual parecería denotar que

solo los daños causados por la actividad o la prestación del servicio efectuada con falta o deficiencia podrían ser reparados, excluyéndose los daños ocasionados por el Estado generados en su actividad regular e, incluso, originados mediando una adecuada prestación del servicio (Moreno, 2018, pág.4).

En el campo del Derecho Civil, se entiende por reparación al desagravio, la satisfacción, el resarcimiento de un daño; componer o enmendar el daño que ha sufrido una cosa., de manera general -se ha apuntado- persigue el restablecimiento de las cosas a su estado en el que se encontraba anterior al hecho dañoso.

Algunos tratadistas son más prácticos al sostener que, en cuanto institución jurídica, asocia una indemnización con motivo de una lesión o menoscabo, ya sea esta en lo referente a su persona o bienes. Aunque, más allá de las definiciones que existan, con claridad resulta la prevalencia que se realiza, ocurrido un daño, por, sobre todo, de proteger el bien jurídico que ha sido objeto de un ilícito.

## **Unidad 3**

### **La responsabilidad y la prueba**

#### **3.1 Eximentes de responsabilidad**

Tradicionalmente la doctrina y la jurisprudencia han manifestado que el demandado en un juicio de responsabilidad tiene, por norma general, la posibilidad de defenderse atacando cualquiera de los elementos que se estudian dentro de la responsabilidad civil extracontractual. En este sentido, puede plantear su defensa respecto al elemento daño, al elemento imputación o al elemento fundamento. Dependiendo del régimen de responsabilidad aplicable el demandado tiene la posibilidad de escoger entre varias alternativas para exonerarse de responsabilidad; si se encuentra dentro de un régimen subjetivo de responsabilidad, el demandado tiene la posibilidad de exonerarse probando ausencia de falla, la inexistencia del nexo causal, o probando causa extraña. Por el contrario, si se encuentra en presencia de un régimen de responsabilidad objetiva, el demandado sólo se puede exonerar probando ausencia de nexo causal, o probando la existencia de una causa extraña.

Por causal exonerativa de responsabilidad se entiende aquella causal que impide imputar determinado daño a una persona, haciendo improcedente, en consecuencia, la declaratoria de responsabilidad. En este sentido, las causales exonerativas (causa extraña) impiden la imputación, en ocasiones porque es inexistente el nexo de causalidad. Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual se hacen valer demostrando que, si bien el demandado por acción u omisión causó el daño, lo hizo llevado o coaccionado por un hecho externo, imprevisto e irresistible. (Héctor, 2011)

El caso fortuito o fuerza mayor es el hecho que interrumpe el nexo causal, lo que suprime por completo la responsabilidad extracontractual siendo un eximente de responsabilidad, derivando esta interrupción en la culpa de la víctima o la responsabilidad de un tercero.

El Código Civil en su Art. 30 define el caso fortuito y la fuerza mayor de la siguiente manera: “Se llama fuerza mayor o casi fortuito, el imprevisto a que no es posible resistir, como naufragio, un terremoto, el apresamiento de enemigos, los actos de autoridad ejercidos por un funcionario público, etc”. (Asamblea, Código Civil, 2018)

Cabe señalar que estos dos requisitos suprimen la responsabilidad extracontractual básicamente al hecho de que ambos eventos son imprevisibles, es decir, ambos interrumpen el nexo causal principal elemento de la causa de un hecho.

### **3.2 Carga de la prueba**

La carga de la prueba hace relación a la obligación que tiene toda persona de probar lo que está alegando dentro de un proceso judicial.

Al respecto, los cuerpos legales que regulan el procedimiento de los litigios legales suelen señalar que las partes tienen la carga de probar sus respectivas afirmaciones hechas en defensa de sus intereses; así, el que pida la reparación de los daños que le han causado tiene la obligación de probar la verdad de sus asertos, y quien pretenda que no se establezca la responsabilidad demandada, debe por su parte probar que no existió el daño alegado.

El procedimiento administrativo ordinario inicia con la presentación del reclamo administrativo, junto con el reclamo correspondiente es indispensable que se anuncie la prueba y de ser el caso adjuntar junto con el reclamo las pruebas necesarias para poder probar el hecho causado.

La admisión probatoria inicia con la anunciación de la prueba que puede ser únicamente ingresada en esa etapa procesal, puesto que no puede ser anunciada posteriormente, luego de lo cual la administración fijará un término de prueba que no exceda los 30 días término, que tiene para resolver el reclamo, existiendo la facultad de señalar las audiencias que sean consideradas oportunas para la comprobación de los hechos.

La carga de la prueba recae primeramente en el reclamante que es quien debe probar el daño sufrido y que dicho daño sea el nexo causal que lo haya provocado, y, la carga de la prueba para la administración pública es contraria puesto que es quien debe desvirtuar la prueba y probar los eximentes de responsabilidad.

### **3.3 Responsabilidad concurrente**

Es común pensar que, en los accidentes de tránsito, únicamente se pueden presentar responsabilidades de carácter civil entre particulares aun cuando sean ocasionados por el mal estado de las vías o la falta o inadecuada señalética, dejando a un lado la responsabilidad que el Estado y sus instituciones tienen en estos eventos.

Sin embargo, en los casos en que se presentan los accidentes referidos, la Constitución de la República del Ecuador y otras normas jurídicas de menor jerarquía contemplan disposiciones legales que dotan a los particulares de los elementos necesarios para poder demandar al Estado por responsabilidad civil extracontractual en función a la existencia de un hecho, acto u omisión antijurídico que proviene de una institución u órgano estatal debido a la negligencia de sus funcionarios que dan como resultado afectaciones físicas o patrimoniales de los ciudadanos.

Sin duda alguna, en los accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta o inadecuada señalética existe una notoria causalidad entre el Estado, como autor del daño que a través de los hechos u omisiones de sus agentes o servidores ocasiona y la víctima, la cual nace la obligación del Estado de reparar civilmente el daño personal o material que ocasionó.

En este marco, en función a la estructura actual del Estado ecuatoriano, y a la realidad de la administración, manejo y mantenimiento de las vías que recaen en diferentes instituciones públicas e, inclusive, en empresas privadas en el caso de las vías concesionadas, cabe mencionar que, en los accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta o inadecuada señalética, existiría una responsabilidad concurrente entre ellas, que hasta podría derivarse de una falta de fiscalización adecuada por parte del Estado que concesionó el manejo y mantenimiento de las vías.

Cabe entonces, anotar que la responsabilidad concurrente en los accidentes antes citados se produce cuando no solo existe una entidad responsable de los daños que han afectado a uno o varios ciudadanos o a sus bienes, sino que hay otra institución o empresa privada corresponsable de los daños descritos, que pueden ser identificadas e individualizadas y que tienen el deber jurídico de reparar los daños causados.

## **Unidad 4**

### **La responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes de tránsito causados por falta de señalización y mal estado de las vías**

#### **4.1 Obligación del Estado y concesionarios por la señalización y mantenimiento vial**

La Constitución de la República del Ecuador y otros cuerpos jurídicos de menor jerarquía obligan al Estado y a las empresas privadas a prestar sus servicios con eficiencia y calidad, tal es así que la Carta Fundamental, en su Art. 52 señala que “las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad” (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Sin duda la citada disposición, está acorde a otras similares que contiene este cuerpo normativo, abarca también al servicio que brinda el Estado y sus empresas concesionarias a través

de la dotación de vías transitables que, en teoría, deben cumplir con la eficiencia y calidad que ordena la Constitución, pero que, en la práctica, en la gran mayoría de vías se puede observar un estado inadecuado de las mismas y la ausencia de una señalética técnicamente elaborada que facilite la conducción y ayude a mejorar los elevados índices de accidente de tránsito que diariamente se presenta en todo el país.

En este ámbito, es pertinente analizar lo dispuesto en la Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 998 de 5 de mayo de 2017, que en su Art. 29, respecto de la responsabilidad en este tema señala que el gobierno central y los GADs en su jurisdicción, tienen la obligación de mantener la infraestructura del transporte terrestre, la señalización y los dispositivos de control y de seguridad vial, que estuvieren a su cargo; agregando que, las tareas y obras de mantenimiento, podrán ser ejecutadas por otro nivel de gobierno distinto al titular, previo convenio suscrito con la autoridad competente.

Igualmente, en el Art. 30 de la citada Ley, sobre la notificación sobre daños, dispone que las personas que conozcan de los daños que se produjeren en la infraestructura del transporte terrestre, la señalización y los dispositivos de control y de seguridad vial, deberán ponerlo en conocimiento de las autoridades del ministerio rector y los GADs de la circunscripción, quienes deberán adoptar las medidas inmediatas para atenderlos, dentro del ámbito de sus competencias.

Sobre las reparaciones de las vías dañadas, el Art. 31 de la Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, señala que en general, sin perjuicio de las sanciones administrativas, civiles o penales a que haya lugar, todo daño causado al patrimonio vial será inmediatamente reparado por su autor, sea persona natural o jurídica.

Siendo un tema vital en la seguridad vial la señalización, la citada Ley, en su Art. 32, indica que se considera parte de las vías terrestres la señalización vertical, horizontal y temporal, así como los implementos y equipamientos necesarios para la seguridad vial integral; agregando que, tanto la señalización horizontal como la vertical en la infraestructura del transporte terrestre deberá cumplir con los criterios técnicos y estándares internacionales y el reglamento técnico sobre la materia, emitido por la autoridad competente sobre normalización en el Ecuador.

En este mismo marco señala la Indicada Ley que todo daño, sustracción, uso inadecuado o indebido del equipamiento de señalización vial, deberá ser sancionado conforme lo previsto por el Código Orgánico Integral Penal y dará derecho a la indemnización que corresponda por efecto de los daños causados.

Finalmente, el Art. 33 de la Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre dispone que a la autoridad competente le corresponde remover los obstáculos colocados en la infraestructura del transporte terrestre que no hayan sido previstos en el diseño trazado del proyecto sin cumplir una función o si han sido colocados sin autorización o si estos implican un riesgo para las personas.

Con lo dicho se puede apreciar que existe la obligación legal por parte del Estado así como de sus concesionarios para responder sobre los accidentes de tránsito generados a causa de la mala señalización de las vías y por la falta de mantenimiento, si bien existen factores externos como el clima, los desastres naturales, la propia mano del hombre o casos de fuerza mayor o fortuitos que pueden ocasionar un accidente o el deterioro de las vías, pero el Estado o los GADs a nivel provincial o cantonal, son los obligados a corregir los detrimentos o desastres que se ocasionen, además del respectivo mantenimiento que deben realizar constantemente, reflejando una adecuada planificación y correcta gestión de los recursos públicos.

#### **4.2 La responsabilidad extracontractual de los Estados por accidentes de tránsito causados por falta de señalización y vías en mal estado, en el Derecho Comparado**

En Colombia, la responsabilidad civil extracontractual se cimenta en el artículo 2341 de su Código Civil, bajo la premisa de que quien ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a indemnizar. Lo anterior permite, concluir que se concentra en el citado artículo la consagración del régimen penal y civil y el elemento común, es la conducta por acción u omisión por parte del demandado.

En este marco, incluso el descuido o negligencia es generador de culpa. En la citada norma ya se encuentra definido que la responsabilidad civil exige como presupuesto que el agente con su conducta sea el causante del daño, por sí mismo, por persona, cosa o actividad que esté bajo su responsabilidad o autoridad. (Lopez, 2015)

No obstante, en Colombia no existía criterios unánimes respecto del alcance de la responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes de tránsito causados por el mal estado de las vías o por la falta de señalización y la carga de la prueba en este tema; sin embargo, en 24 de agosto de 2009, Corte Suprema de Justicia colombiana, en una sentencia que marcó un hito, en función de que, si bien la conducción de vehículos automotores conlleva implícita en si una grado de peligro, aquello no implica pensar que el conductor lo hace con negligencia o impericia, razón por la cual, al momento de resolver sobre la obligación de reparar el daño, no se puede hacerlo bajo la premisa de que hubo culpabilidad del conductor, pudiendo endilgarse al Estado Colombiano la obligación de reparar si se presenta un accidente ocasionado por el mal estado de las vías o por la falta de señalización.

Cabe señalar que en Colombia, la carga de la prueba en procesos seguidos por la responsabilidad civil extracontractual, del Estado por los accidentes de tránsito referidos, bajo la actual posición jurisprudencial de la Corte Suprema de Justicia, corresponde a ambas partes, dado que al no existir presunción de culpas que deban aniquilarse, quien demanda debe demostrar el hecho dañoso, el daño y el nexo causal; a su vez, quien es demandado, deberá demostrar que el hecho dañoso acaeció por fuerza mayor o caso fortuito, culpa exclusiva de la víctima o la intervención de un tercero; es decir, corresponde a cada parte probar la incidencia o no de su conducta de cara a la responsabilidad en la producción del daño, teniendo en cuenta su intervención en la creación del riesgo o de las condiciones para que éste se produjese, dejando de un lado cualquier noción de culpabilidad, pues ésta no tiene ninguna incidencia de cara a definir la responsabilidad de los actores en conflicto (Lopez, 2015)

En Argentina la responsabilidad civil se encuentra regulada en los artículos 1708 al 1780 del Código Civil y Comercial; en tanto que, en el artículo 1764, se determina, de manera específica la responsabilidad civil inaplicable al Estado en forma directa y subsidiaria, señalando el rol que juegan los funcionarios estatales en este tema.

Cabe señalar que reconocidos autores se han dado su criterio sobre cómo nace la responsabilidad estatal sosteniendo que la misma tiene que ver con el límite entre lo público y lo privado, entre lo lícito e ilícito, entre las circunstancias que son fuente de obligaciones de aquellas que no lo son: debe hacerse de manera uniforme a través de la legislación de derecho de fondo. Es necesario indicar que, en la normativa jurídica argentina, se menciona cuáles son los casos en los



que se exime de responsabilidad al Estado; se establece los requisitos para que se configure la responsabilidad del Estado, ya sea por actividad o inactividad ilegítima, ellos son: Daño cierto debidamente acreditado y mensurable en dinero; imputabilidad material de la actividad o inactividad a un órgano estatal; relación de causalidad adecuada entre la actividad o inactividad estatal y el daño; actuación u omisión irregular de parte del Estado; la omisión solo genera responsabilidad cuando existe un deber normativo expreso y determinado. Igualmente se establece los requisitos para configurar la responsabilidad por actividad legítima: Daño cierto y actual, debidamente acreditado y mensurable en dinero; imputabilidad material de la actividad a un órgano estatal; y, relación de causalidad directa, inmediata y exclusiva entre la actividad estatal y el daño (Valdiviezo, 2018, pág. 14).

Sobre los procesos legales respecto de la responsabilidad extracontractual de los Estados por accidentes de tránsito causados por falta de señalización y vías en mal estado, cabe anotar que, en Argentina, solo indemniza el valor objetivo del bien afectado y los daños directos e inmediatos de la actividad estatal, no toma en cuenta circunstancias personales, valores afectivos ni ganancias hipotéticas. Establece que los daños derivados de la actividad judicial legítima del Estado no generan derecho a indemnización (Valdiviezo, 2018, pág. 15).

#### **4.3 Análisis de la eficacia de la normativa jurídica en la prevención de accidentes de tránsito por falta de señalización y mal estado de las vías**

La Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 11, respecto del ejercicio de los derechos se regirá por los siguientes principios, en su numeral 9, señala que el más alto deber del Estado consiste en respetar y hacer respetar los derechos garantizados en la Constitución (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Agrega que el Estado, sus delegatarios, concesionarios y toda persona que actúe en ejercicio de una potestad pública, estarán obligados a reparar las violaciones a los derechos de los particulares por la falta o deficiencia en la prestación de los servicios públicos, o por las acciones u omisiones de sus funcionarias y funcionarios, y empleadas y empleados públicos en el desempeño de sus cargos.

Concluyendo que el Estado ejercerá de forma inmediata el derecho de repetición en contra de las personas responsables del daño producido, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales y administrativa; lamentablemente, a pesar de lo citado y de lo dispuesto en la Ley Sistema Nacional de Infraestructura Vial del Transporte Terrestre, el Estado ecuatoriano no suele reparar a los afectados por accidentes de tránsito producidos por el mal estado de las vías y por falta de señalética o deficiencias de ella, sino en casos excepcionales.

Es importante anotar que la Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 53, señala que las empresas, instituciones y organismos que presten servicios públicos deberán incorporar sistemas de medición de satisfacción de las personas usuarias y consumidoras, y poner en práctica sistemas de atención y reparación; agregando que, el Estado responderá civilmente por los daños y perjuicios causados a las personas por negligencia y descuido en la atención de los servicios públicos que estén a su cargo, y por la carencia de servicios que hayan sido pagados, premisa constitucional que tampoco se cumple en la generalidad de los casos.

Varias son las razones para la falta del cumplimiento estatal de reparar a los afectados por accidentes de tránsito producidos por el mal estado de las vías, pudiendo resaltar la falta de cultura jurídica que siempre ha sido notoria en la mayoría de la población ecuatoriana que, ignorando sus derechos, hace que no demande al Estado por su responsabilidad extracontractual en los referidos accidentes.

Igualmente, históricamente han existido ocasiones en que los funcionarios judiciales han tenido presiones desde el Estado a fin de que en sus fallos no se ordene el pago de reparaciones pecuniarias que los afecte.

## **CAPÍTULO III**

### **MARCO METODOLÓGICO**

#### **ENFOQUE DE INVESTIGACIÓN**

Para poder determinar el tipo de investigación es necesario observar cuales son los objetivos que se quiere alcanzar con la investigación; en este sentido la presente investigación es de tipo descriptivo, analítico, correlacional y explicativo, porque se dirige a examinar específicas instituciones, su concepto, desarrollo en el sistema de fuentes y su contraste con otras variables, identificándose diversos criterios aplicables para por último perfilar el que se encuentra acorde con los contenidos constitucionales.

#### **TIPO DE INVESTIGACIÓN**

En la presente investigación se emplea los siguientes tipos de investigación:

- Investigación descriptiva. - Una vez que se haya recabado la información necesaria y se haya efectuado un análisis crítico-jurídico de la problemática, se llegará a verificar si se aplica el derecho de petición como consecuencia del silencio administrativo.
- Investigación bibliográfica. - Además con las obras publicadas sobre el tema en diferentes fuentes se estudiará las conclusiones que llegan los autores para formar un criterio respecto a si existe vulneración de la garantía de del derecho de petición.
- Descriptiva. – Con base a los resultados de la investigación documental-bibliográfica se pudo describir y analizar la vulneración del derecho de petición, como consecuencia del silencio administrativo.

#### **DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

Por la naturaleza y complejidad del tema de investigación, la presente investigación es No

Experimental, ya que no existe manipulación intencional de las variables. El problema se estudia de acuerdo con el contexto que se presenta.

## **TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN**

### **TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN**

Para la recolección de la información relacionada con la presente investigación se ha seleccionado como técnicas e instrumentos de investigación a las siguientes:

#### **LA ENCUESTA**

Se aplicó una encuesta con el fin de obtener información de abogados en libre ejercicio de su profesión en materia de tránsito, cuyas opiniones impersonales son de interés para la investigación; para ello se utilizó un listado de preguntas impresas que se entregaron con el fin de que sus respuestas sean de manera escrita, imparcial y determinada.

### **INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN**

#### **CUESTIONARIO**

Se utilizó un cuestionario con la finalidad de recolectar datos referentes a la investigación para lo cual se tomó en cuenta el objetivo general, así como los objetivos específicos llegando al planteamiento de la hipótesis.

### **TÉCNICAS DE ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN**

Se utilizó técnicas matemáticas, informáticas y lógicas, técnicas estadísticas y descriptivas, con instrumentos de cuadros y gráficos estadísticos.

## **PROCESAMIENTO**

El procesamiento de datos se realizó mediante procedimiento manual, para la síntesis de datos captados mediante el cuestionario ya que los datos se van a presentar de forma ordenada y resumida.

## **PRESENTACIÓN DE RESULTADOS**

### **POBLACIÓN Y MUESTRA**

#### **POBLACIÓN**

La población está constituida por abogados en libre ejercicio profesional enfocados en el área de tránsito, quienes tienen conocimiento acerca de la problemática descrita; y se detalla en el siguiente cuadro estadístico.

COMPOSICIÓN	POBLACIÓN
Abogados en libre ejercicio profesional enfocados en el área de tránsito	12
TOTAL	12

#### **MUESTRA**

Para efectos de la recolección de la información no se emplea ninguna fórmula estadística, en vista que la población a ser investigada es reducida.

#### **Hipótesis**

El Estado ecuatoriano es extracontractualmente responsable por accidentes de tránsito causados por fallas en la señalización y mal estado de las vías.

## **Métodos**

En el desarrollo de la presente investigación se utilizaron los siguientes métodos científicos:

a) **Método histórico-lógico:** Con este método se llegó a evaluar la manera en que ha ido evolucionando la correcta valoración de los medios probatorios dentro de la legislación ecuatoriana, a través del tiempo.

b) **Método jurídico-doctrinal:** Este método permitió analizar las posiciones legales sobre el tema objeto de investigación para arribar a conclusiones científicamente válidas, que servirán posteriormente para llegar a una conclusión concreta y una determinación acerca de la valoración de los medios probatorios.

c) **Método jurídico-analítico:** A través de este método se analizaron las normas jurídicas relacionadas con el tema objeto de estudio para facilitar la comprensión del sistema de valoración de los medios probatorios vigentes dentro de la normativa legal ecuatoriana.

d) **Método inductivo:** Se utilizó este método por cuanto se identificarán algunos de los casos en los cuales se podrá denotar la correcta valoración de los medios probatorios de una manera particular a una manera general para construir nuevos conocimientos relacionadas con el tema de investigación y llegar a una conclusión universal.

## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Dentro del presente capítulo de la investigación se exponen los resultados y discusión de las encuestas que fueron aplicadas a la población objeto de estudio.

#### Resultados

**Encuesta dirigida a:** abogados en libre ejercicio con conocimiento en el área de tránsito del cantón Riobamba.

#### PREGUNTA N°1

**¿Considera usted que el Estado sus instituciones y las empresas privadas concesionarias de vías en el Ecuador son responsables extracontractualmente de los accidentes ocasionados por el mal estado de las vías y la falta de señalética?**

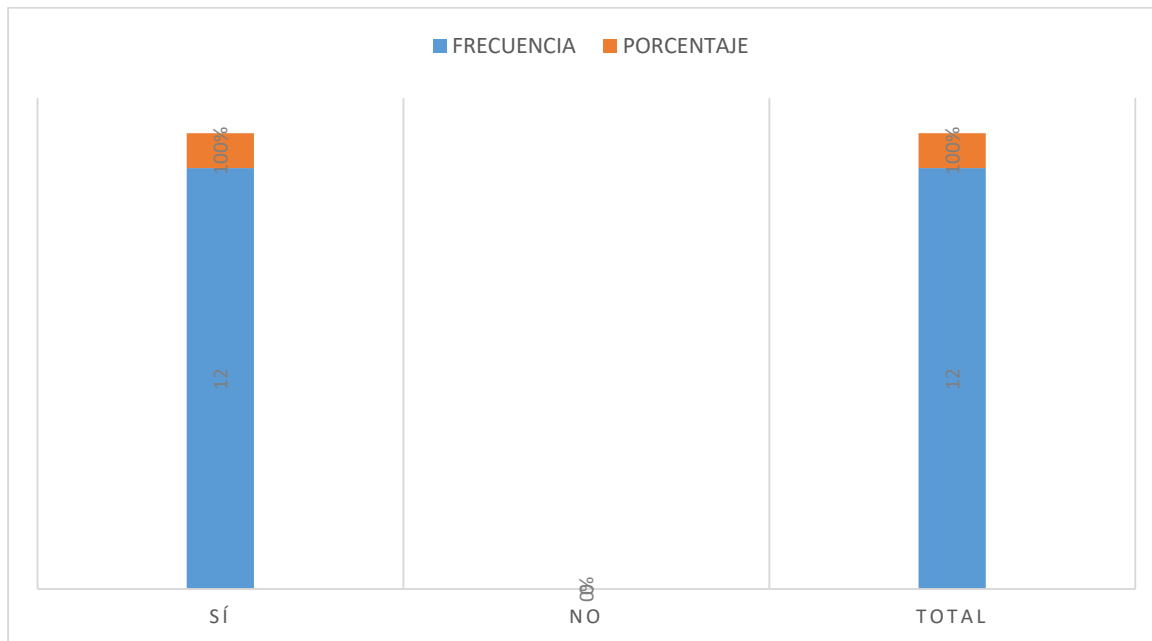
**Tabla 1. Pregunta 1.**

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SÍ	12	100 %
NO	0	0 %
Total	12	100 %

*Fuente:* Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.

*Elaborado por:* Paola Alexandra Espinosa Villagómez.

**FIGURA 1. PREGUNTA 1.**



*Fuente: Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.  
Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

**Interpretación:**

Con los resultados obtenidos se puede evidenciar que el 100% de abogados en libre ejercicio considera que el Estado sus instituciones y las empresas privadas concesionarias de vías en el Ecuador son responsables extracontractualmente de los accidentes ocasionados por el mal estado de las vías y la falta de señalética, ratificando lo que señala la normativa jurídica ecuatoriana y los criterios de diferentes doctrinarios que han escrito sobre la referida responsabilidad extracontractual estatal.



## PREGUNTA N°2

2.- ¿Considera usted que existiría responsabilidad concurrente entre el Estado los GADS y las empresas concesionarias de vías por el mal estado de las vías y la falta de señalética?

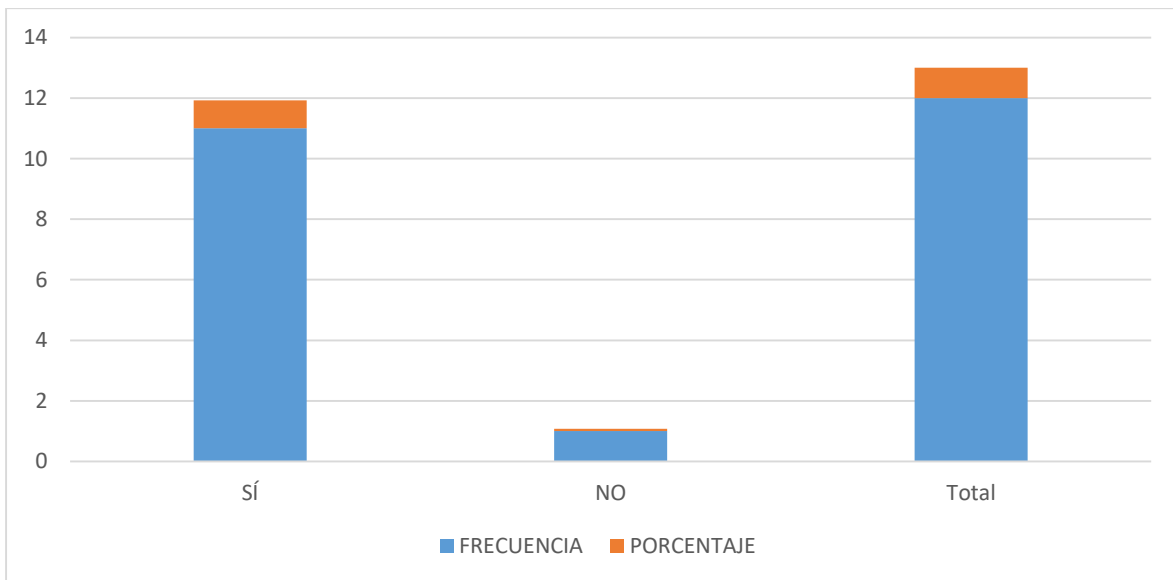
Tabla 2. Pregunta 2.

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SÍ	11	92 %
NO	1	8 %
Total	12	100 %

*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.*

*Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

Figura 2. Pregunta 2.



*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.*

*Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

**Interpretación:**

Con los resultados obtenidos se logra evidenciar que el 92 % de los abogados encuestados opina que existiría responsabilidad concurrente entre el Estado los GADS y las empresas concesionarias de vías por el mal estado y la falta de señalética, en tanto que el 8 % restante opina que no existe tal responsabilidad concurrente, pudiendo determinarse que el criterio mayoritario es el que se ajusta a los que dispone la Constitución de la República del Ecuador y demás normativa conexas de rango legal inferior que aborda el tema que la pregunta refiere.

### PREGUNTA N°3

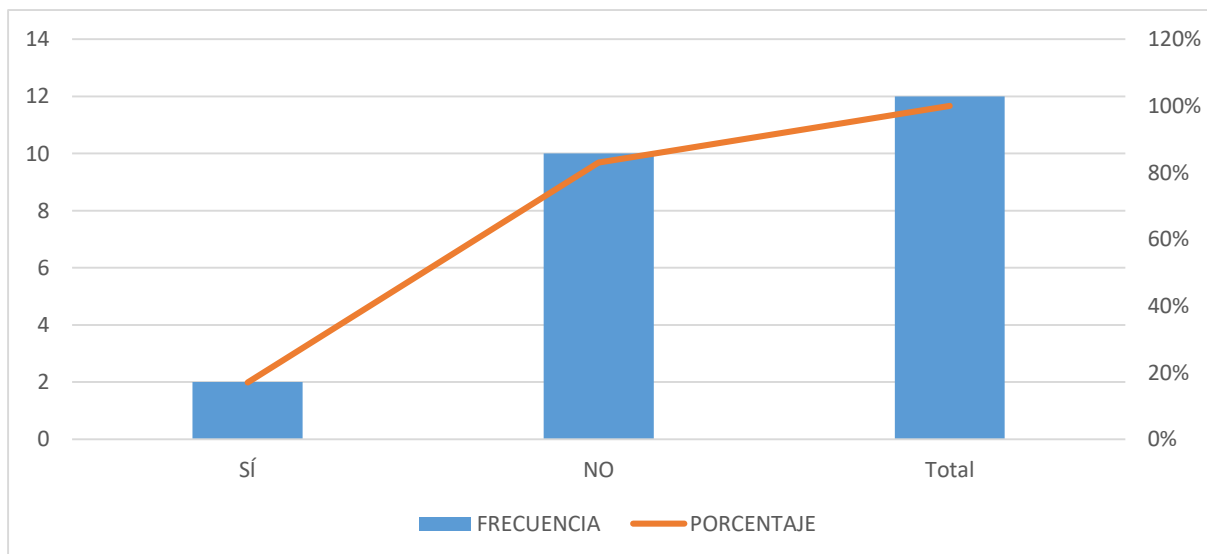
**3.- ¿Conoce usted de causas judiciales por responsabilidad extracontractual del Estado iniciadas por accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta de señalética?**

**Tabla 3. Pregunta 3.**

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SÍ	2	17 %
NO	10	83 %
Total	12	100 %

*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.  
Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

**FIGURA 3. PREGUNTA 3.**



*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.  
Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

**Interpretación:**

2	17%
10	83%

Únicamente 2 de los abogados encuestados, que constituyen el 17 % del total manifiestan conocer causas judiciales iniciadas por responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta de señalética, en tanto que el 83 % de los referidos encuestados señala que no ha conocido que se hayan instaurado dicho tipo de procesos, con lo que se puede verificar, claramente, que es un minoritario número de ciudadanos que demanda al Estado por su responsabilidad extracontractual en los citados casos, pese a que son comunes.

**PREGUNTA N°4**

**¿Considera usted que el excesivo tiempo que demanda la tramitación de la reparación contra el Estado, por accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta de señalética incide en la falta de demandas judiciales en estos casos?**

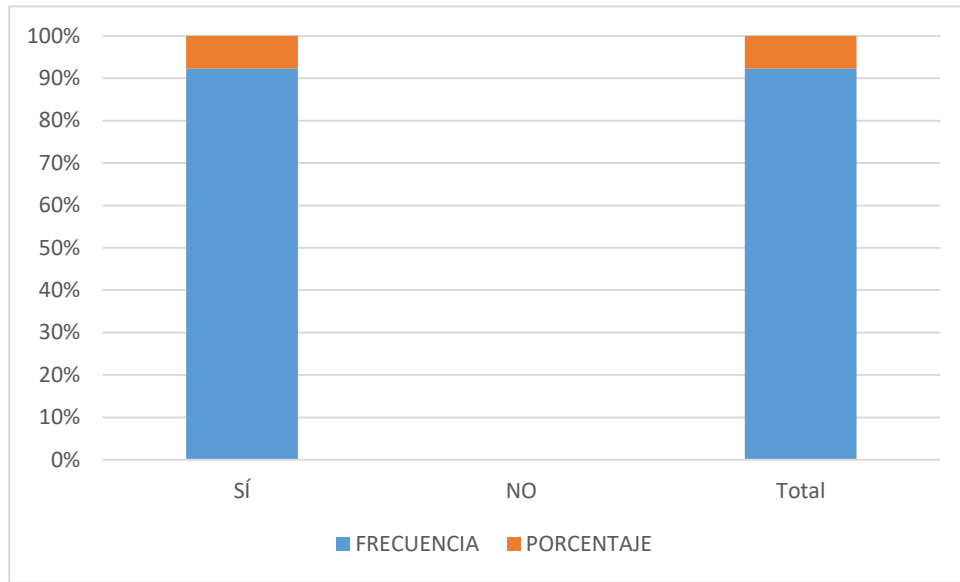
**Tabla 1. Pregunta 4.**

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SÍ	12	100 %
NO	0	0 %
Total	12	100 %

*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.*

*Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

**FIGURA 4. PREGUNTA 4.**



*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.*

*Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

**Interpretación:**

Con los resultados obtenidos se evidencia que el 100% de los abogados encuestados están de acuerdo con que el excesivo tiempo que demanda la tramitación de la reparación contra el Estado, por accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta de señalética incide en la falta de demandas judiciales en estos casos, lo cual evidencia la falta de celeridad que existe en la tramitación de este tipo de procesos que desmotivan su planteamiento, pese a que les asiste el derecho.

### PREGUNTA N°5

¿Considera usted que, la ignorancia jurídica de los particulares es la principal causa por la que no se suele demandar la responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes ocasionados por el mal estado de las vías o la falta o deficiente señalética el mal estado de las vías y la falta de señalética?

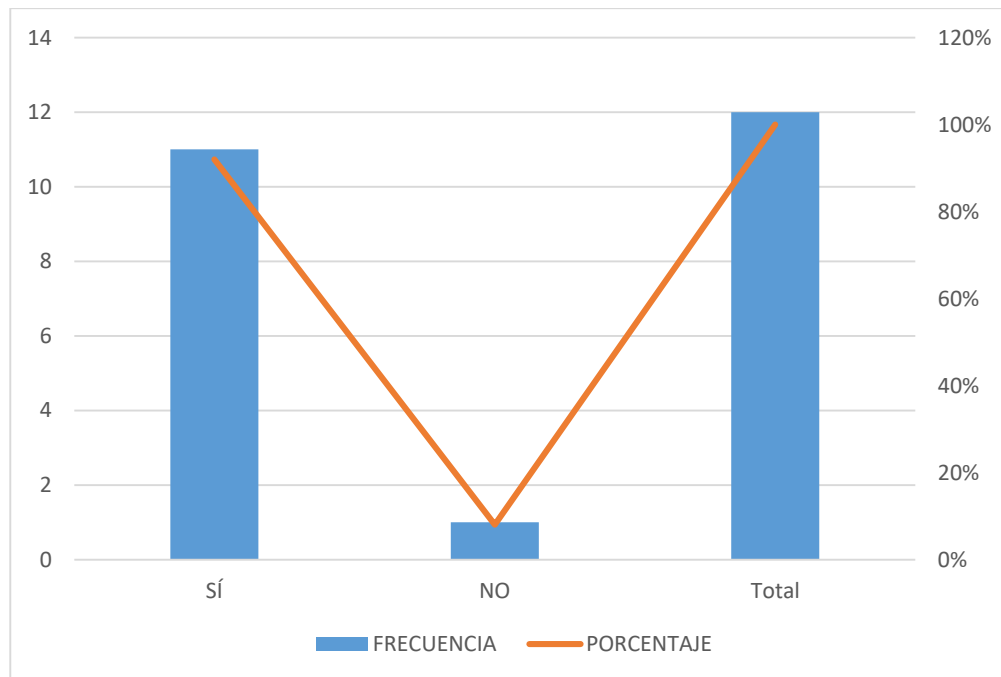
Tabla 5. Pregunta 5.

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SÍ	11	92 %
NO	1	8 %
Total	12	100 %

*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.*

*Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

FIGURA 5. PREGUNTA 5.



*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.*

*Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

## Interpretación:

De los resultados obtenidos se logra evidenciar que el 92 % de los abogados encuestados indica que la ignorancia jurídica de los particulares es una causa por la que no se suele demandar la responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes ocasionados por el mal estado de las vías o la falta o deficiente señalética el mal estado de las vías y la falta de señalética, en tanto que, solo el 8 % de los citados abogados señala lo contrario, de lo cual se puede deducir que la gran mayoría de ciudadanos desconoce que el Estado es extracontractualmente responsable de los accidentes antes referidos, lo cual ocasiona que se vean afectados sus intereses patrimoniales.

## PREGUNTA N°6

**¿Considera usted que es suficiente la normativa jurídica ecuatoriana para reparar a los particulares que sufren accidentes por el mal estado de las vías o la falta de señalética?**

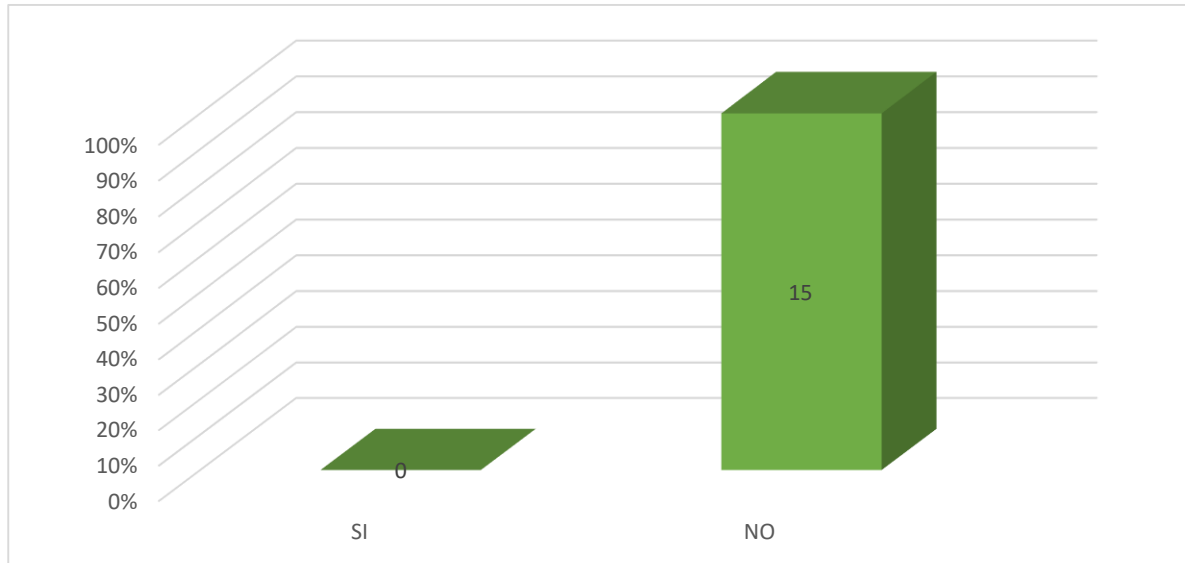
**Tabla 6. Pregunta 6.**

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SÍ	4	23 %
NO	8	77 %
Total	12	100 %

*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.*

*Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

**FIGURA 6. PREGUNTA 6.**



*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.*

*Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

**Interpretación:**

Con la investigación realizada se logra evidenciar que, el 23 % de la población objeto de estudio contestó que es suficiente la normativa jurídica ecuatoriana para reparar a los particulares que sufren accidentes por el mal estado de las vías o la falta de señalética, en tanto que el restante 77 % señala que la normativa jurídica referida es insuficiente, lo cual demuestra que es necesario la expedición de nuevos cuerpos legales y la reforma de los actuales a fin de garantizar plenamente los derechos de los ciudadanos que son violentados por los accidentes indicados que, finalmente, son ocasionados por culpa del Estado.

## PREGUNTA N°7

¿Considera usted que la falta de demandas por responsabilidad extracontractual del Estado, por accidentes de tránsito causados por el mal estado de las vías o la falta de señalética, tiene que ver con la desventaja que se daría al ser el demandado el Estado?

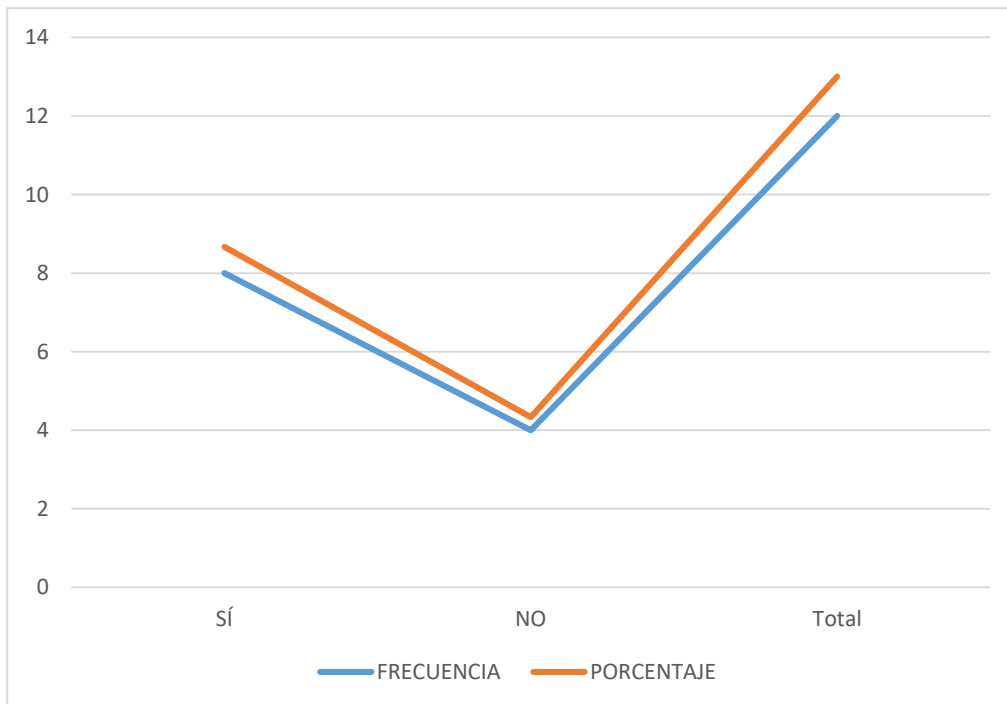
Tabla7. Pregunta 7.

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SÍ	8	67 %
NO	4	33 %
Total	12	100 %

*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.*

*Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

FIGURA 7. PREGUNTA 7.



*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.*

*Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*



**Interpretación:**

Con la investigación realizada se logra determinar que el 67 % de los abogados encuestados opina que la falta de demandas por responsabilidad extracontractual del Estado, por accidentes de tránsito causados por el mal estado de las vías o la falta de señalética, tiene que ver con la desventaja que se daría al ser el demandado el Estado, en tanto que el 33 % restante opina que lo indicado no es causa para la falta de demandas contra el Estado por las causas señaladas, de lo cual se deduce que sí incide significativamente el recelo que los ciudadanos tienen de enfrentarse contra el Estado en un proceso judicial.

**PREGUNTA N°8**

**¿Cree usted que la ausencia de jurisprudencia en temas relacionados en responsabilidad extracontractual del Estado, por accidentes de tránsito causados por el mal estado de las vías o la falta de señalética, es una causal de faltas de demandas de este tipo?**

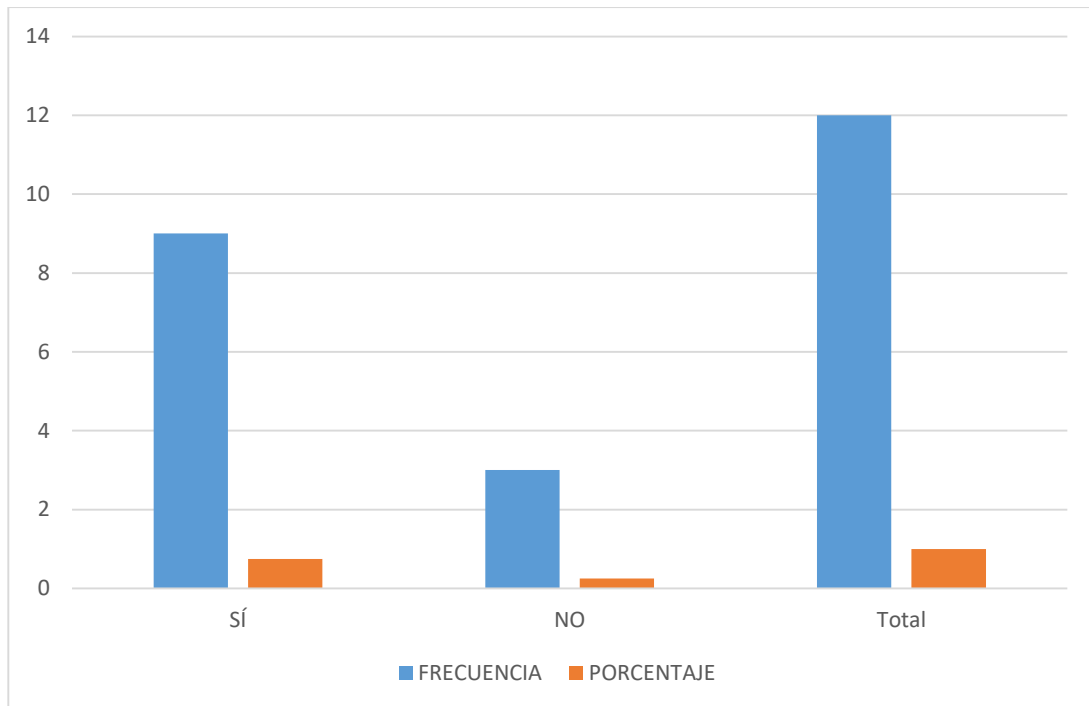
**Tabla8. Pregunta 8.**

<b>RESPUESTA</b>	<b>FRECUENCIA</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>SÍ</b>	9	75 %
<b>NO</b>	3	25 %
<b>Total</b>	12	100 %

*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.*

*Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

**FIGURA 8. PREGUNTA 8.**



*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.  
Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

**Interpretación:**

Ante la opinión del 75 % los abogados encuestados que contestaron que creen que la ausencia de jurisprudencia en temas relacionados en responsabilidad extracontractual del Estado, por accidentes de tránsito causados por el mal estado de las vías o la falta de señalética, es una causal de faltas de demandas de este tipo y el 25 % que opina lo contrario, cabe anotar que es significativa la incidencia de la falta de jurisprudencia en estos casos que, de existir, daría certidumbres jurídicas a los abogados y a los ciudadanos que son permanentemente afectados por esta clase de accidentes.

## PREGUNTA N°9

¿Considera usted que la falta de cláusulas compromisorias de responsabilidad en los contratos suscritos entre el Estado y las empresas privadas concesionarias son una razón para la ausencia de demandas por accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta de señalética?

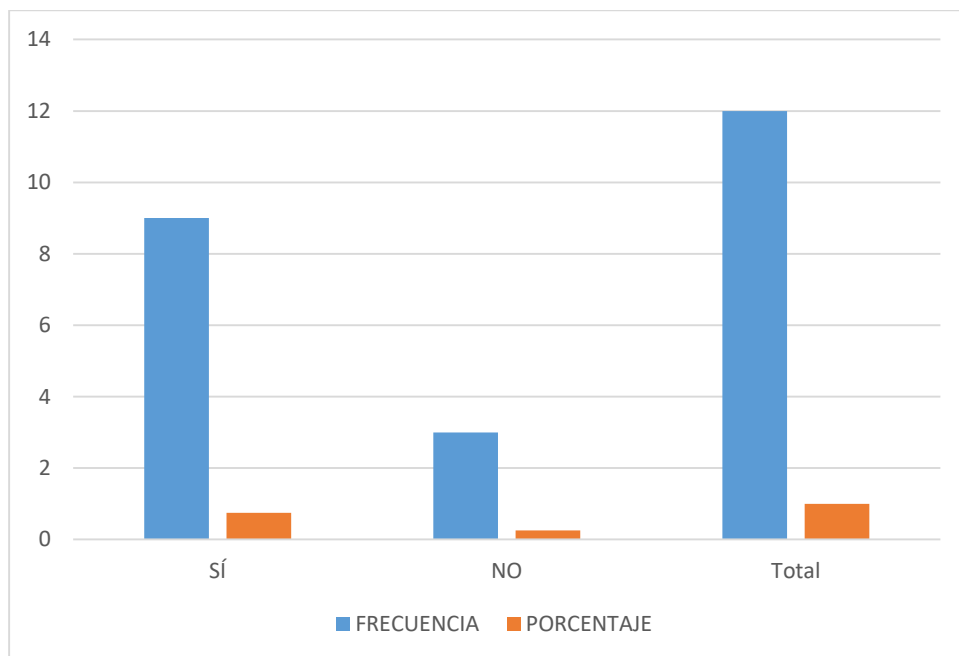
Tabla 9. Pregunta 9.

RESPUESTA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SÍ	9	75%
NO	3	25%
Total	12	100%

*Fuente:* Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.

*Elaborado por:* Paola Alexandra Espinosa Villagómez.

FIGURA 9. PREGUNTA 9.



*Fuente: Abogados en libre ejercicio dentro del área de tránsito.*

*Elaborado por: Paola Alexandra Espinosa Villagómez.*

### **Interpretación:**

De los resultados obtenidos mediante la encuesta se logra evidenciar que, el 75 % de los abogados considera usted que la falta de cláusulas compromisorias de responsabilidad en los contratos suscritos entre el Estado y las empresas privadas concesionarias son una razón para la ausencia de demandas por accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta de señalética, ante el 25 % que opina lo contrario, lo cual determina que es necesario que en la redacción de los contratos entre el Estado y las empresas privadas concesionarias se hagan constar cláusulas que claramente determinen la responsabilidad de las referidas empresas privadas en accidentes que se presenten por el mas estado vial o de la respectiva señalética.

## **4.2. Discusión de resultados**

Con las encuestas realizadas a abogados en libre ejercicio en materia de tránsito, se deduce que el Estado sus instituciones y las empresas privadas concesionarias de vías en el Ecuador son responsables extracontractualmente de los accidentes ocasionados por el mal estado de las vías y la falta de señalética y que, igualmente, existe responsabilidad concurrente entre el Estado los GADS y las empresas concesionarias por los accidentes de tránsito señalados.

Sin embargo, en la práctica son muy pocas las demandas judiciales iniciadas por responsabilidad extracontractual del Estado iniciadas por accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta de señalética, debido al excesivo tiempo que demanda la tramitación de las mismas.

Con la investigación ejecutada se establece que la ignorancia jurídica de los particulares es la principal causa por la que no se suele demandar la responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes ocasionados por el al estado vial o de su respectiva señalética.

Cabe anotar que se ha determinado es insuficiente la normativa jurídica ecuatoriana para reparar a los particulares que sufren accidentes por el mal estado de las vías o la falta de señalética, lo cual

contribuye con las pocas demandas que existen en este tema y obliga a que el Órgano Legislativo promulgue nueva normativa y actualice la vigente.

El recelo que los particulares tienen de enfrentar judicialmente al Estado, es otra de las causas por las que los ciudadanos no demandan cuando son afectados en el ámbito personal y patrimonial por los referidos accidentes de tránsito.

La inexistencia de jurisprudencia en el tema de los accidentes de tránsito referidos y la falta de estipulaciones específicas en los contratos de concesiones viales a empresas privadas inciden, notablemente, en la falta de presentación de demandas por la responsabilidad extracontractual del Estado en los accidentes antes mencionados.

## **CAPÍTULO V**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **5.1 Conclusiones:**

- Luego de realizada la investigación se concluye que el Estado, sus instituciones y las empresas privadas concesionarias de vías en el Ecuador son responsables extracontractualmente de los accidentes de tránsito que, por su culpa o negligencia, determinan que las vías se encuentren en mal estado o que haya inexistencia o inadecuada señalética.
- La falta de demandas contra el Estado por su responsabilidad extracontractual en los accidentes de tránsito materia de esta investigación se debe al excesivo tiempo que toma la tramitación de las mismas y porque los ciudadanos que son afectados personal y patrimonialmente por estos accidentes desconocen que tiene derecho a ser reparados integralmente por el Estado.
- En el Ecuador existe insuficiencia de normativa jurídica que regule las condiciones legales que garanticen el derecho de los ciudadanos a ser indemnizados pecuniariamente por el Estado, sus instituciones y las empresas privadas concesionarias de vías por accidentes de tránsito que por su culpa sufran en función al mal estado de las vías y la deficiente señalética.

#### **5.2 Recomendaciones**

- Se recomienda que, en el ámbito estatal, de los GADs y al interior de las empresas privadas concesionarias de vías se capacite sobre la responsabilidad extracontractual que tienen ante los accidentes de tránsito que afectan a los ciudadanos y a sus bienes ocasionados por su falta de previsión al no mantener las vías y la señalética en optimo Estado.
- Es necesario que la academia ecuatoriana y las mismas entidades estatales capaciten a sus ciudadanos en temas referentes a los derechos que les asiste como usuarios de las vías que existen en el Ecuador y a la posibilidad jurídica de demandar al Estado, sus instituciones y empresas concesionarias por afectaciones que pudieran sufrir fruto de un adecuado manejo

de la infraestructura vial.

- Siendo los accidentes de tránsito una de las principales causas de muerte en el Ecuador es necesario que la Asamblea Nacional expida nueva normativa jurídica, o reforme la existente a fin de que disminuya el índice indicado y garantice el derecho de los ciudadanos a ser reparados por los accidentes de tránsito que la inadecuada administración vial ocasione.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### Bibliografía

- AGUILAR, J. (s.f.). *gredos.usal.es/*. Obtenido de [https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/110651/DDAFP\\_Cordon\\_Aguilar\\_JC\\_Pruebalnicia.pdf;jsessionid=0982E67614BB38F3A1C50938E76A90AC?sequence=1](https://gredos.usal.es/bitstream/handle/10366/110651/DDAFP_Cordon_Aguilar_JC_Pruebalnicia.pdf;jsessionid=0982E67614BB38F3A1C50938E76A90AC?sequence=1)
- Aguirre, C. X. (20 de febrero de 2019). *repositorio.ucsg.edu.ec*. Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/13112/1/T-UCSG-PRE-JUR-DER-396.pdf>
- Alvear Tobar, E. (24 de 08 de 2020). *revistadigital.uce.edu.ec*. Obtenido de <https://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/CAP/article/view/2495>
- Asamblea. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea. (2018). *Código Civil*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea Nacional. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea Nacional. (2018). *Código Civil*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Asamblea Nacional. (2019). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito, Ecuador : LEXIS.
- BARRIENTOS CORRALES , R. E. (s.f.). *www.poderjudicial-gto.gob.mx*. Obtenido de <http://www.poderjudicial-gto.gob.mx/pdfs/413.pdf>
- Barros Romero, L. (2018). *IMPORTANCIA DE LA PRUEBA*. (s.f.).
- Bastidas, B. M. (2015). *Adaptación radiofónica en kichwa de cinco cuentos y leyendas de la parroquia Cacha dirigido a los migrantes cacheños de la Iglesia Nueva Esperanza del Condado radicados en Quito*. Quito, Ecuador: Universidad Central del Ecuador .
- Bernabé, M. 2. (2012). Pluriculturalidad, multiculturalidad e interculturalidad. Conocimientos necesarios para la labor docente. *Hekademos, No. 11*.
- Carlos, F. S. (2003). Deslinde conceptual entre “daño a la persona”, ‘daño al proyecto de vida’ y ‘daño moral’. *Pontificia Universidad Católica del Perú*, 122.
- Castañeda Quintana, L. F. (s.f.). *www.corteidh.or.cr*. Obtenido de <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r29299.pdf>
- Código Orgánico de la Función Judicial*. (2009). Quito: Registro Oficial. Obtenido de [https://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/normativa/codigo\\_organico\\_fj.pdf](https://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/normativa/codigo_organico_fj.pdf)



- Código Orgánico de la Función Judicial.* (2009). Quito: Registro Oficial.
- Código Orgánico General de Procesos.* (22 de mayo de 2015). Registro Oficial. Obtenido de <https://www.telecomunicaciones.gob.ec/wp-content/uploads/2017/01/CODIGO-ORGANICO-GENERAL-PROCESOS.pdf>
- Código Orgánico General de Procesos.* (2015). Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones. Obtenido de <https://www.telecomunicaciones.gob.ec/wp-content/uploads/2017/01/CODIGO-ORGANICO-GENERAL-PROCESOS.pdf>
- Código Orgánico General de Procesos.* (2016). Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL. (2019). *Código Orgánico Integral Penal.* Quito: Corporacion De Estudios y Publicaciones.
- Congreso Nacional. (1998). *Constitución Política de la República del Ecuador.* Quito, Ecuador: CEP.
- Constitución de la República del Ecuador.* (2008). Quito: Registro Oficial. Obtenido de [https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador\\_act\\_ene-2021.pdf](https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf)
- Constitución de la República del Ecuador.* (2008). Quito: Registro Oficial. Obtenido de [https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador\\_act\\_ene-2021.pdf](https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador_act_ene-2021.pdf)
- Contreras, C. (2015). *www.tdx.cat.* Obtenido de [https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/305623/CCR\\_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/305623/CCR_TESIS.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Corte Nacional de Justicia. (2017). Apuntes sobre la prueba en el COGEP. En D. C. Romero. Quito: Jefatura de Biblioteca, Gaceta y Museo de la CNJ.
- Couture, E. (s.f.). *Fundamentos del derecho Procesal Civil.* Buenos Aires: Roque Depalma Editor.
- Cueva, M. (2015). *dspace.utpl.edu.ec.* Obtenido de [http://dspace.utpl.edu.ec/bitstream/20.500.11962/21738/1/Cueva\\_Guzman\\_Maria\\_Alejandra.pdf](http://dspace.utpl.edu.ec/bitstream/20.500.11962/21738/1/Cueva_Guzman_Maria_Alejandra.pdf)
- Delgado, M. A. (2016). La responsabilidad objetiva del estado en la Constitución y en el Código Orgánico Administrativo. . *Boletín institucional* , 9-11.
- ESCOBAR PÉREZ, M. (2015). *repositorio.uasb.edu.ec.* Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/1135/1/T0836-MDP-Escobar-La%20valoraci%C3%B3n%20de%20la%20prueba.pdf>
- ESCOBAR PÉREZ, M. J. (2010). *repositorio.uasb.edu.ec.* Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/1135/1/T0836-MDP-Escobar-La%20valoraci%C3%B3n%20de%20la%20prueba.pdf>

- Galarza Basantes, P. (2018). *repositorio.puce.edu.ec*. Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/14708/TESIS%20PEDRO%20PAOLO%20GALARZA%20BASANTES.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Galarza, P. P. (2018). *repositorio.puce.edu.ec*. Obtenido de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/14708/TESIS%20PEDRO%20PAOLO%20GALARZA%20BASANTES.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- García Falconí, J. (28 de agosto de 2017). *derechoecuador.com*. Obtenido de <https://derechoecuador.com/prueba-documental/>
- García, J. (28 de agosto de 2017). Obtenido de <https://derechoecuador.com/prueba-documental/>
- García, J. (28 de agosto de 2017). Obtenido de <https://derechoecuador.com/prueba-documental/>
- Guamán, J. (2017). *dspace.unach.edu.ec*. Obtenido de <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/3965/1/UNACH-EC-FCP-DER-2017-0045.pdf>
- Guerrero, W. R. (2014). *www.dspace.uce.edu.ec*. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/3090/1/T-UCE-0013-Ab-63.pdf>
- Héctor, P. (2011). Las causales exonerativas de la responsabilidad extracontractual. *Revista de Derecho Privada*.
- Higuera, Aguirre Edison Francisco; Castillo, Mantuano, Néstor . (2015). La interculturalidad como desafío para la educación ecuatoriana . *Sophia, núm. 18*, 147-162.
- Jaramillo, I. (2013). *Protección al cónyuge débil en el divorcio*. Obtenido de <http://repositorio.usfq.edu.ec/bitstream/23000/1561/1/104844.pdf>
- Lema Quinga, B. (s.f.). *repositorio.uasb.edu.ec*. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/1009/1/T668-MDP-Lema-de%20la%20actividad%20probatoria.pdf>
- Lema, B. S. (2008). *repositorio.uasb.edu.ec*. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/1009/1/T668-MDP-Lema-de%20la%20actividad%20probatoria.pdf>
- León Ordoñez, D. A., León Ortiz, R. B., & Durán Ocampo, A. R. (2019). *La prueba en el código orgánico general de procesos*, 10.
- Lluch, X. A. (2018). *itemsweb.esade.edu/*. Obtenido de <https://itemsweb.esade.edu/research/ipdp/valoracion-de-los-medios.pdf>
- Loor Loor, Y. (5 de octubre de 2020). *derechoecuador.com*. Obtenido de <https://derechoecuador.com/prueba-indiciaria>
- Lopez, M. (2015). RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL EN ACCIDENTES DE TRANSITO EN CONCURRENCIA DE ACTIVIDADES PELIGROSAS: CONSIDERACIONES DE LA CORTE SUPREMA DE JUSTICIA FRENTE A LA CARGA DE LA PRUEBA EN COLOMBIA EN EL PERIODO COMPRENDIDO ENTRE EL AÑO 2006 Y 2011.

- Martorelli, J. P. (2017). *www.corteidh.or.cr*. Obtenido de <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r37709.pdf>
- Meneses, C. (2008). FUENTES DE PRUEBA Y MEDIOS DE PRUEBA EN EL PROCESO CIVIL. *Fuentes de prueba y medios de prueba en el proceso civil lus et Praxis*, vol. 14, núm. 2., 36.
- Moreno Palacios, D. (09 de 02 de 2021). *cesaf.mpto.mp.b*. Obtenido de <http://cesaf.mpto.mp.br/revista/index.php/revistampto/article/view/35>
- Ochoa, C. M. (20 de mayo de 2021). *www.ochgroup.co*. Obtenido de <https://www.ochgroup.co/sustentacion-del-dictamen-pericial-aspecto-clave-en-el-proceso/>
- Palacios, X. (2015). *La contradicción en el divorcio unilateral*. Obtenido de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/5020/1/T1981-MDP-Palacios-La%20contradicc%C3%B3n.pdf>
- Palomeque, C. (2017). *EL DIVORCIO, SUS PROCEDIMIENTOS EN EL CÓDIGO ORGÁNICO GENERAL DE PROCESOS*. Obtenido de <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/28256/1/TESIS.pdf>
- Pardo Irazo. (s.f.). *www.redalyc.org/*. Obtenido de <https://www.redalyc.org/pdf/4275/427539902005.pdf>
- Planchadell Gargallo, A. (2010). *Derecho Probatorio*. España: Publicacions de la Universitat Jaume.
- Quiroga, H. (1995). *Derecho a la intimidad y objeción de conciencia*. Bogotá : Universidad Externado de Colombia.
- Quiroz Regalado, J. M. (s.f.). *derecho.usmp.edu.pe*. Obtenido de [https://derecho.usmp.edu.pe/sapere/ediciones/edicion\\_14/articulos/articulos\\_concursos/la\\_prueba.pdf](https://derecho.usmp.edu.pe/sapere/ediciones/edicion_14/articulos/articulos_concursos/la_prueba.pdf)
- Ramírez. (2017). Quito: Jefatura de Biblioteca, Gaceta y Museo de la CNJ. Obtenido de [https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/Produccion\\_CNJ/La%20prueba%20en%20el%20COGEP.pdf](https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/Produccion_CNJ/La%20prueba%20en%20el%20COGEP.pdf)
- Ramírez. (2017). Quito: Jefatura de Biblioteca, Gaceta y Museo de la CNJ. Obtenido de [https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/Produccion\\_CNJ/La%20prueba%20en%20el%20COGEP.pdf](https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/Produccion_CNJ/La%20prueba%20en%20el%20COGEP.pdf)
- Ramírez Romero, C. (2017). *Apuntes sobre la prueba en el COGEP*. Quito: Jefatura de Biblioteca, Gaceta y Museo de la CNJ. Obtenido de [https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/Produccion\\_CNJ/La%20prueba%20en%20el%20COGEP.pdf](https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/Produccion_CNJ/La%20prueba%20en%20el%20COGEP.pdf)
- Ramírez, M. (2011). *EL DERECHO A LA INTIMIDAD. ANÁLISIS A LA NORMATIVA ECUATORIANA*. Obtenido de <http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/5520/1/08518.pdf>
- Rave, G. M. (1988). *La responsabilidad civil extracontractual en Colombia*. Medellín : Biblioteca Jurídica Diké.

- Riofrío, E. (3 de diciembre de 2018). *noticias.utpl.edu.ec*. Obtenido de <https://noticias.utpl.edu.ec/oralidad-en-los-procesos-judiciales-como-garantia-de-los-derechos-humanos#:~:text=El%20principio%20de%20oralidad%20permite,estrictamente%20indispensables%2C%20normalmente%20en%20audiencia.>
- Rocha, W. (2015). *Vulneración del derecho al Principio de Igualdad de Género en el Divorcio por la Causal de Tratos Cruels o Violencia contra la Mujer o Miembros del Núcleo Familiar*. Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/5900/1/T-UCE-0013-Ab-071.pdf>
- Santillán, M. (2019). *www.studocu.com*. Obtenido de <https://www.studocu.com/ec/document/universidad-laica-eloy-alfaro-de-manabi/derecho-procesal-y-practica-civil-i/la-prueba-documental-en-el-cogep/6677348>
- Seguel, P. (2017). *repositoriodigital.ucsc.cl*. Obtenido de <http://repositoriodigital.ucsc.cl/bitstream/handle/25022009/1127/Pamela%20Seguel%20Acedo.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Sentencia de la Sala de Lo Civil, Mercantil de la Corte Nacional de Justicia, Sentencia nº 0055-2015 (Sala de Lo Civil, Mercantil de la Corte Nacional de Justicia 15 de mayo de 2015). Obtenido de <https://vlex.ec/vid/594022026https://vlex.ec/vid/594022026>
- Sentencia de Sala de Lo Laboral de la Corte Nacional de Justicia, Sentencia nº 0062-2014-SL (Sala de Lo Laboral de la Corte Nacional de Justicia 23 de enero de 2014).
- Sentis, S. (29 de marzo de 2016). Obtenido de <https://derechoecuador.com/breve-analisis-sobre-la-prueba/>
- Sorgat, V. (15 de Octubre de 2015). Las simbologías de culturas ancestrales, en una compilación . *Diario EL COMERCIO* .
- Toaquiza, M. (2018). *El proceso de identificación y prueba de la causal de adulterio en el divorcio controvertido* . Obtenido de <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/16079/1/T-UCE-0013-JUR-046.pdf>
- TRINIDAD CRUZ, J., & GUEVARA TURCIOS, H. A. (s.f.). *ri.ues.edu.sv*. Obtenido de <http://ri.ues.edu.sv/id/eprint/4222/1/50101325.pdf>
- Unknown. (20 de Abril de 2013). *Cachas* . Obtenido de <http://gruposetnicosec.blogspot.com/2013/04/cachas.html>:  
<http://gruposetnicosec.blogspot.com>
- Urgilés, V. (2015). *PROPUESTA DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL DIVORCIO SIN CAUSA Y DE SU CONVENIO REGULADOR EN LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA*. Obtenido de <http://dspace.udla.edu.ec/bitstream/33000/4506/1/UDLA-EC-TAB-2015-70.pdf>
- Velepucha, M. A. (29 de mayo de 2018). Obtenido de <https://derechoecuador.com/principio-de-unidad-y-adquisicion/#:~:text=El%20principio%20de%20unidad%20de,relacionar%20unas%20pruebas%20con%20otras.>

Velepucha, M. A. (29 de mayo de 2018). Obtenido de <https://derechoecuador.com/principio-de-unidad-y-adquisicion/#:~:text=El%20principio%20de%20unidad%20de,relacionar%20unas%20pruebas%20con%20otras.>

VIDAURRI ARÉCHIGA, M. (MAYO - AGOSTO 2019). CONSIDERACIONES EN TORNO A LA PRUEBA INDICIARIA. *Revista de Ciencias Jurídicas NO 149 (73-104)*, 32.

WilMar, L. (21 de marzo de 2017). *es.slideshare.net*. Obtenido de <https://es.slideshare.net/leowillmar/conducencia-pertinencia-y-utilidad-de-la-prueba#:~:text=PERTINENCIA%20La%20pertinencia%20es%20el,directa%20con%20el%20hecho%20investigado.&text=UTILIDAD%20Hace%20referencia%20a%20que,se%20encuentra%20demostrada%20con%2>

**Anexos**

**Anexo N°1**



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO  
DIRECCIÓN DE POSGRADO  
MAESTRÍA EN DERECHO ADMINISTRATIVO  
MENCIÓN DERECHO ADMINISTRATIVO**

*Encuesta aplicada a abogados en libre ejercicio en materia de tránsito del cantón Riobamba, provincia de Chimborazo.*

**Indicaciones:** *Por favor conteste cada pregunta con la mayor veracidad.*

**Objetivo:** *Recabar información que permita determinar la responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta de señalética.*

**CUESTIONARIO**

**1.- ¿Considera usted que el Estado sus instituciones y las empresas privadas concesionarias de vías en el Ecuador son responsables extracontractualmente de los accidentes ocasionados por el mal estado de las vías y la falta de señalética?**

SÍ (     )     NO (     )

¿Por qué?

.....  
.....  
.....  
.....

**2.- ¿Considera usted que existiría responsabilidad concurrente entre el Estado los GADS y las empresas concesionarias de vías por el mal estado de las vías y la falta de señalética?**

SÍ ( ) NO ( )

¿Por qué?

.....  
.....  
.....  
.....

**3.- ¿Conoce usted de causas judiciales por responsabilidad extracontractual del Estado iniciadas por accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta de señalética?**

SÍ ( ) NO ( )

¿Por qué?

.....  
.....  
.....  
.....

**4.- ¿Considera usted que el excesivo tiempo que demanda la tramitación de la reparación contra el Estado, por accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta de señalética incide en la falta de demandas judiciales en estos casos?**

SÍ ( ) NO ( )

¿Por qué?

.....  
.....  
.....  
.....

**5.- ¿Considera usted que, la ignorancia jurídica de los particulares es la principal causa por la que no se suele demandar la responsabilidad extracontractual del Estado por accidentes ocasionados por el mal estado de las vías o la falta o deficiente señalética el mal estado de las vías y la falta de señalética?**

SÍ ( ) NO ( )

¿Por qué?

.....  
.....  
.....  
.....

**6.- ¿Considera usted que es suficiente la normativa jurídica ecuatoriana para reparar a los particulares que sufren accidentes por el mal estado de las vías o la falta de señalética?**

SÍ ( ) NO ( )

¿Por qué?

.....  
.....  
.....  
.....



**7.- ¿Considera usted que la falta de demandas por responsabilidad extracontractual del Estado, por accidentes de tránsito causados por el mal estado de las vías o la falta de señalética, tiene que ver con la desventaja que se daría al ser el demandado el Estado?**

SÍ (     )     NO (     )

¿Por qué?

.....  
.....  
.....  
.....

**8.- ¿Cree usted que la ausencia de jurisprudencia en temas relacionados en responsabilidad extracontractual del Estado, por accidentes de tránsito causados por el mal estado de las vías o la falta de señalética, es una causal de faltas de demandas de este tipo?**

SÍ (     )     NO (     )

¿Por qué?

.....  
.....  
.....  
.....

**9.- ¿Considera usted que la falta de cláusulas compromisorias de responsabilidad en los contratos suscritos entre el Estado y las empresas privadas concesionarias son una razón para la ausencia de demandas por accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de las vías o la falta de señalética?**

SÍ ( ) NO ( )

¿Por qué?

.....

.....

.....

.....

**Gracias por su colaboración.**