

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO



FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE DERECHO

TÍTULO

“EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO DEL CHOFER DEL TRANSPORTE URBANO EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA”.

Proyecto de investigación previa la obtención del título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador.

AUTOR

EDWIN DANIEL ORTEGA ALMENDÁRIZ

TUTOR

DR. FRANKLIN OCAÑA VALLEJO

Riobamba-Ecuador

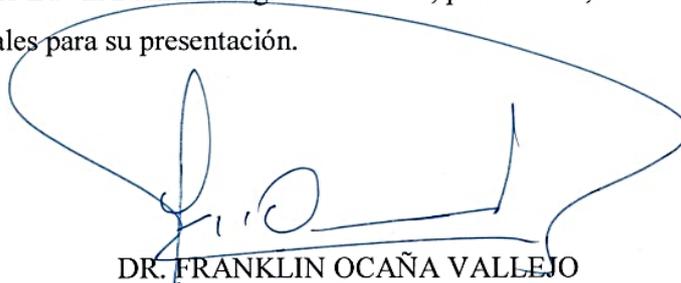
2018

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

DR. FRANKLIN OCAÑA VALLEJO, CATEDRÁTICO DEL NIVEL DE PRE-GRADO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS, DE LA CARRERA DE DERECHO, DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO.

CERTIFICO:

Haber asesorado y revisado minuciosamente durante todo su desarrollo, el proyecto de investigación previa la obtención del título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador titulado: “EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO DEL CHOFER DEL TRANSPORTE URBANO EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA”. Realizado por Edwin Daniel Ortega Almendáriz, por lo tanto, autorizo ejecutar los trámites legales para su presentación.

A handwritten signature in blue ink, enclosed in a blue oval. The signature is stylized and appears to read 'F. Ocaña Vallejo'.

DR. FRANKLIN OCAÑA VALLEJO

TUTOR

UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO



FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE DERECHO

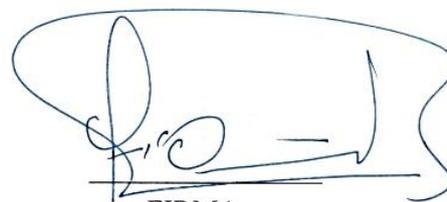
TÍTULO

“EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO DEL CHOFER DEL TRANSPORTE URBANO EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA”.

CALIFICACIÓN DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL

Dr. Franklin Ocaña
TUTOR

9,6.
CALIFICACIÓN


FIRMA

Dra. Rosita Campuzano
MIEMBRO TRIBUNAL

9.8
CALIFICACIÓN


FIRMA

Dr. Diego Andrade
MIEMBRO TRIBUNAL

9,5
CALIFICACIÓN


FIRMA

NOTA FINAL

9,6 (SOBRE 10 PUNTOS)

DERECHOS DE AUTORÍA

Edwin Daniel Ortega Almendáriz, portador de la cédula de ciudadanía número 060402898-5, egresado de la carrera de Derecho perteneciente a la Universidad Nacional de Chimborazo, con el proyecto de investigación titulado: “EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO DEL CHOFER DEL TRANSPORTE URBANO EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA”; declaro bajo juramento que:

1. El presente proyecto de investigación es de mi autoría.
2. He respetado las normas internacionales de citas y referencias para las fuentes consultadas. Por lo tanto, el presente proyecto de investigación no es plagio en su totalidad.
3. El presente proyecto de investigación, no ha sido presentado ni publicado anteriormente para la obtención de algún grado académico ni título profesional.
4. Los datos presentados en el presente proyecto de investigación, son verdaderos, no han sido falseados ni duplicados, ni copiados, por lo tanto, los resultados presentados serán un aporte a la investigación.

De identificarse la falta de fraude, plagio, auto plagio, piratería o falsificación, asumo las consecuencias, responsabilidades y sanciones que se deriven de mi acción, sometiéndome a la normativa vigente de la Universidad Nacional de Chimborazo.


Edwin Daniel Ortega Almendáriz

C.C.: 060402898-5

DEDICATORIA

Esta tesis se la dedico a mi Dios quien supo guiarme por el buen camino, darme fuerzas para seguir adelante y no desmayar en los problemas que se presentaban, enseñándome a encarar las adversidades sin perder nunca la dignidad ni desfallecer en el intento.

A mis hijos porque cada triunfo profesional se los dedico y son la energía que me levanta cada mañana para seguir siendo el mejor.

Para mis Padres por apoyarme en cada momento de mi vida sin nunca desmayar y por inculcarle mis valores, mis principios y formar mi carácter que son el cimiento fundamental para desenvolverse en la vida.

A mi Abuelita que siempre confió en mí y me daba muchas fuerzas para seguir.

AGRADECIMIENTO

Primero agradecer a Dios porque nos dio el don de la perseverancia para alcanzar nuestra meta.

Gracias a mis padres por ser los promotores de mis sueños, gracias a ellos por cada día confiar en mis expectativas, gracias a todas las personas que estuvieron pendientes de mi tesis y me ayudaron con sus conocimientos para desarrollar de la mejor manera.

A la Universidad que nos abrió las puertas para ser mejores personas y excelentes profesionales y a los docente que nos llenaron de conocimientos durante todo el periodo universitario.

ÍNDICE

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR	i
CALIFICACIÓN DE LOS MIEMBROS DEL TRIBUNAL.....	ii
DERECHOS DE AUTORÍA	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO	v
ÍNDICE	vi
ÍNDICE DE TABLAS.....	viii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	viii
RESUMEN.....	ix
ABSTRACT.....	x
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I.....	2
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
JUSTIFICACIÓN	5
OBJETIVOS.....	5
Objetivo General.	5
Objetivos Específicos.	5
CAPÍTULO II	6
MARCO TEÓRICO	6
Estado del arte.....	6
Aspectos teóricos	7
1. El deber objetivo de cuidado.....	7
1.1. Concepto de infracción.	7
1.2. Elementos de la infracción.....	7
1.2.1. El Acto.....	7
1.2.2. La antijuricidad.	8
1.2.3. La culpabilidad.....	9
1.2.4. La tipicidad.....	10
1.3. Aspectos generales del deber objetivo de cuidado.	12
2. Infracciones de tránsito en el C.O.I.P.	15

2.1.	Muerte en estado de embriaguez.....	15
2.2.	Muerte culposa.....	16
2.3.	Muerte provocada por negligencia de contratista de una obra.	16
2.4.	Lesiones	17
2.5.	Daños materiales.....	18
2.6.	Exceso de pasajeros.	19
2.7.	Daños mecánicos.	19
2.8.	Contravenciones.....	19
3.	Motivación del deber objetivo de cuidado en las sentencias de accidentes de tránsito.....	20
	CAPÍTULO III.....	25
	MARCO METODOLÓGICO	25
	Método.....	25
	Enfoque....	25
	Tipos de investigación.....	26
	Población y muestra.....	27
	Población.....	27
	Muestra.....	27
	Técnicas e Instrumentos de Recolección y Análisis de Información.	27
	Técnicas.....	27
	Instrumentos.....	28
	Técnicas para el Tratamiento de la Información.....	28
	Procesamiento y discusión de resultados.	28
	CAPÍTULO IV	40
	CONCLUSIONES.....	40
	RECOMENDACIONES.....	41
	BIBLIOGRAFÍA.....	42
	ANEXOS	44

ÍNDICE DE TABLAS

TABLA No 1	27
TABLA No 2	29
TABLA No 3	30
TABLA No 4	31
TABLA No 5	32
TABLA No 6	33
TABLA No 7	34
TABLA No 8	35
TABLA No 9	36
TABLA No 10	37
TABLA No 11	38
TABLA No 12	39
TABLA No 13	45
TABLA No 14	47

ÍNDICE DE GRÁFICOS

GRÁFICO No 1	29
GRÁFICO No 2	30
GRÁFICO No 3	31
GRÁFICO No 4	32
GRÁFICO No 5	33
GRÁFICO No 6	34
GRÁFICO No 7	35
GRÁFICO No 8	36
GRÁFICO No 9	37
GRÁFICO No 10	38
GRÁFICO No 11	39

RESUMEN

Los accidentes de tránsito actualmente constituyen un fenómeno social, ocasionados por la falta de cuidado de los choferes de transporte urbano, es así que este tipo de accidentes se ocasionan indispensablemente por culpa, es decir, son cometidos de manera imprudente por parte del chofer de transporte urbano que incumplió con el deber objetivo de cuidado, generando un resultado dañoso, dando como resultado la pérdida de vidas, personas lesiones y sin número de daños materiales, por lo tanto se evidencia que no existe una capacitación adecuada hacia los choferes de transporte urbano por parte de las instituciones encargadas de formar a conductores profesionales.

La negligencia, imprudencia, impericia y la inobservancia de las leyes son los aspectos que se consideran para verificar el incumplimiento del deber objetivo de cuidado, teniendo en consideración que la primera consiste en la falta de cuidado, la segunda es la falta de juicio y sensatez, la tercera es la falta de capacidad y experiencia y la cuarta consiste en el desacato a los normas; de todas estas se considera a la imprudencia como la principal causa de los accidentes de tránsito en el Ecuador.

El cometimiento de un accidente de tránsito, ocasionada por inobservancia del deber objetivo de cuidado por parte de los choferes de transporte urbano, acarrea responsabilidades y sanciones, las que se encuentran tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal, normativa en la cual se ha creado y adecuado diversos tipos penales en materia de tránsito, que castigan las acciones u omisiones que lesionan el bien jurídico protegido, que es la vida, mediante penas adecuadas, multas y reducción de puntos.

Sanciones que son aplicadas por las y los Jueces de la Unidad Judicial Penal, quienes son competente para resolver este tipo de procedimientos una vez que se verifique la infracción de tránsito, mediante la verificación de la existencia de la materialidad del delito y la determinación de la responsabilidad del procesado; de ahí la importancia de que las sentencias sean debidamente motivadas para que no carezca de nulidad alguna.

Abstract

Traffic accidents are currently a social phenomenon, they are caused by the lack of care of urban transport drivers, so that this type of accidents are caused necessarily by fault, that is, they are committed in a reckless manner by the driver of urban transport that failed to meet the objective duty of care, this factor generates a harmful result, resulting in loss of lives, injuries and a lot of material damage, therefore it is evident that there is no adequate training for urban transport drivers by the institutions in charge of training professional drivers.

Negligence, recklessness, incompetence and non-observance of laws are the aspects that are considered in order to verify the breach of the objective duty of care, taking into consideration that the first one consists in the lack of care, the second one is the lack of judgment and good sense, the third one is the lack of capacity and experience and the fourth one consists in disrespecting the standards; From all these, imprudence is considered the main cause of traffic accidents in Ecuador.

The commission of a traffic accident, caused by non-observance of the objective duty of care by urban transport drivers, entails responsibilities and sanctions, which are typified in the Comprehensive Organic Criminal Code, the regulations in which several criminal types related to traffic have been created, they punish actions or omissions that damage the protected legal right, which is life, through appropriate penalties, fines and reduction of points.

Sanctions that are applied by the Judges of the Criminal Judicial Unit, who are competent to resolve this type of procedure once the traffic infraction is verified, by verifying the existence of the materiality of the crime and determining the responsibility of the accused; hence the importance of the sentences being duly motivated so that they do not lack any nullity.



Reviewed by: Armas, Geovanny

Language Center Teacher



INTRODUCCIÓN

La presente investigación denominada: “EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO DEL CHOFER DEL TRANSPORTE URBANO EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE RIOBAMBA”, se encuentra enfocada a determinar como la inobservancia del deber objetivo de cuidado en el chofer de transporte urbano es la fuente principal de los accidentes de tránsito, teniendo en cuenta que los índices de accidentabilidad son muy elevados en una ciudad como la nuestra.

La investigación se encuentra dividida por capítulos, temas y subtemas, situados a la plena ejecución y estructuración de la investigación.

EL CAPÍTULO I, denominado planteamiento del problema, mediante el cual detallamos la eficacia del proyecto de investigación, seguido de justificación en el cual se identifica la razón por la cual se investiga y por último los objetivos, general y específicos, para la validar el proyecto de investigación.

EL CAPÍTULO II, denominado marco teórico, en el cual encontramos el estado del arte y los aspectos teóricos base del estudio y análisis de normativa, doctrina y cuerpos legales orientados a satisfacer la presente investigación.

EL CAPÍTULO III, denominado marco metodológico, en el mismo se especifica la metodología a seguir en la investigación, y se representa los resultados obtenidos.

EL CAPÍTULO IV, denominado conclusiones y recomendaciones, en el que se describe los resultados alcanzados, planteando soluciones para la investigación y finalizando con la bibliografía utilizada en la investigación.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

A lo largo de la historia las vías en el Ecuador se han tornado inseguras y llenas de vidas humanas, por lo tanto el Estado ha promulgado diversas leyes que intenten frenar el alto índice de accidentes de tránsito, para ello en el año 2008, entró en vigencia la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, mediante Registro Oficial Suplemento No. 398, normativa encargada de sancionar a los choferes de transporte urbano con penas relativas al grado de las infracciones de tránsito. Para el año 2011, mediante el respectivo Reglamento de Tránsito, se creó la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), institución encargada de regular y controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial a nivel nacional, principalmente está facultada controlar y exigir la capacitación integral y la formación a conductores profesionales y no profesionales, mediante normas para conductores, peatones, pasajeros y operadores de cualquier transporte, que netamente han quedado solo en papeles, puesto que se evidencia una situación difícil e incremento de siniestros de accidentes de tránsito.

A partir del 10 de agosto del año 2014, entró en vigencia el Código Orgánico Integral Penal, derogando de esta forma únicamente el Capítulo IV denominado “De los delitos de tránsito” que contenía la nombrada Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, poniendo en marcha un nuevo proyecto que permita garantizar la integridad personal de los usuarios en las vías y que sobre todo sancione de manera dura a los choferes de transporte urbano que infringen en su deber objetivo de cuidado al momento de operar un vehículo motorizado, generando los famosos delitos culposos de tránsito.

En el año 2015 el Dr. Ernesto Albán Gómez, especifica que los elementos de los delitos culposos de tránsito, son tres, el primero la tipicidad: que es la adecuación del hecho a la figura delictual que se encuentra en el C.O.I.P., el segundo elemento es la antijuricidad: que corresponde a la lesión del bien jurídico protegido, que es la vida y el tercer elemento es la culpabilidad: que es la responsabilidad ocasionada por la falta de cuidado. Con esto se evidencia que los

delitos de tránsito deben cumplir con estos parámetros para que se configure el delito, teniendo en consideración que el Código Orgánico Integral Penal establece que los delitos de tránsito son delitos culposos y no dolosos, como también lo determina el Dr. Eduardo Franco Loor, en el año 2015; generando la idea de que este cuerpo legal busca sancionar duramente a los infractores, lo cual hasta la actualidad no se ve reflejado.

Las cifras de siniestros de accidentes de tránsito, causadas por la inobservancia del deber objetivo de cuidado, año tras año van relativamente disminuyendo su intensidad a nivel nacional, pero en lo referente a la provincia de Chimborazo, año tras año va creciendo, según datos de la Agencia Nacional de Tránsito, en el año 2015 se registraron 35,706 accidentes de tránsito a nivel nacional, de estos, 610 accidentes de tránsito ocurrieron en la provincia de Chimborazo y de esta cifra 418 accidentes de tránsito ocurrieron en la ciudad de Riobamba. En el año 2016 se registraron 30,269 accidentes de tránsito a nivel nacional, de estos, 743 accidentes de tránsito ocurrieron en la provincia de Chimborazo y de esta cifra 565 accidentes de tránsito ocurrieron en la ciudad de Riobamba. En el año 2017 se registraron 28,967 accidentes de tránsito a nivel nacional, de estos, 789 accidentes de tránsito ocurrieron en la provincia de Chimborazo y de esta cifra 621 accidentes de tránsito ocurrieron en la ciudad de Riobamba. Todos estos provocados por la impericia, imprudencia, negligencia e inobservancia de las leyes, por parte de los conductores de transporte urbano que no concientizan que detrás de ellos dependen vidas.

Según la Dirección de Estudios y Proyectos de la Agencia Nacional de Tránsito, determina que el 80% de los accidentes registrados en el año 2017, se han producido cuando los conductores se encontraban bajo estado de alcoholismo, se cataloga que los días en los cuales se producen más accidentes de tránsito, son los días viernes y sábados y esto provoca a que en la mayoría de los casos, la persona que ha estado conduciendo, huya del lugar de los hechos y que por lo tanto el accidente de tránsito quede en la impunidad. He aquí donde los operadores de justicia deben velar que se sancione al responsable, trabajando de manera conjunta con la Fiscalía y partes procesales, utilizando todas sus atribuciones y

competencias encaminadas a sancionar al responsable de infringir el deber objetivo de cuidado, situación que en la mayoría de los casos no se lo realiza.

Para finalizar, en el año 2017, el Programa de Televisión “Visión 360”, determinó que cada 13 personas mueren al día por siniestros en las vías, la principal causa son la impericia y la falta de conciencia de los conductores, en especial de los choferes de transporte urbano, demostrando de esta manera que estos conductores no están capacitados para tener la gran responsabilidad de transportar vidas.

Con los antecedentes expuestos, la presente investigación está dirigida a visibilizar como el quebrantamiento del deber objetivo de cuidado por parte de los choferes profesionales provoca los accidentes de tránsito en la ciudad de Riobamba, específicamente se detallará la impericia, la imprudencia, la negligencia y la inobservancia de las leyes por parte de los conductores. Además, verificar las infracciones de tránsito que contempla el Código Orgánico Integral Penal para el chofer de transporte urbano que infringe en el deber objetivo de cuidado; y, por último verificar la motivación que los operadores de justicia realizan acerca del deber objetivo de cuidado dentro de las sentencias por accidentes de tránsito. El lugar donde se focaliza la investigación es en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo, específicamente en la Unidades Judiciales Penal con sede en el cantón Riobamba. Los resultados de la investigación permitirán estructurar las respectivas conclusiones y recomendaciones.

JUSTIFICACIÓN

El proyecto de investigación planteado para su desarrollo se focaliza debido a la gran cifra de accidentes de tránsito que suscitan en la ciudad de Riobamba, teniendo en cuenta que es alarmante, esta cifra se ha propuesto investigar si los choferes profesionales quienes se dedican al transporte urbano cumplen con la ley y los reglamentos. Por su naturaleza los accidentes de tránsito son culposos, es decir que ocurren debido a la falta del deber objetivo de cuidado, ya sea por impericia, negligencia, imprudencia o inobservancia por parte de los conductores, además se analizará la motivación que realizan los operadores de justicia en base a este tipo de causas. Por estas consideraciones es indispensable realizar la presente investigación, ya que brindará nuevos conocimientos en la rama del derecho.

OBJETIVOS

Objetivo General.

Describir como el incumplimiento del deber objetivo de cuidado del chofer del transporte urbano incide en los accidentes de tránsito en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo, durante el período 2016 – 2017.

Objetivos Específicos.

- Realizar un análisis jurídico, doctrinario y crítico del deber objetivo del cuidado del chofer del transporte urbano.
- Determinar las infracciones de tránsito que comete el chofer del transporte urbano, las sanciones y multas.
- Analizar como el operador de justicia motiva la inobservancia del deber objetivo de cuidado en las sentencias de accidentes de tránsito.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

Estado del arte.

Diana Estefanía Gallardo Astudillo, en el año 2015, en la Universidad de Cuenca, presenta su Monografía titulada “EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO EN LOS DELITOS CULPOSOS, EN LA LEGISLACIÓN ECUATORIANA” (Gallardo Astudillo, 2015, pág. 1), en la cual la autora concluye de la siguiente manera:

El deber de cuidado, es un conjunto de reglas a ser observadas por el agente, mientras desarrolla una actividad concreta a título de profesión, ocupación o industria, elemental y ostensible en cada caso, indicador de pericia, destreza o prudencia. Por lo tanto, toda acción contraria a este deber de diligencia produciría una lesión o infracción al deber objetivo de cuidado. Lo que pretendo con esta investigación es determinar si objetivamente el autor observó todas estas medidas de cuidado necesario, caso en el que, la acción sería atípica. (Castilla, 2015, pág. 142)

En el año 2015, Víctor Daniel Castilla Plaza, para obtener el Título de Magister en Derecho Penal, presenta su Tesis titulada “LA INFRACCIÓN AL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO EN LA ACTIVIDAD AUTOMOTOR: ASPECTOS PROBLEMÁTICOS” (Castilla, 2015, pág. 1) , concluye de la siguiente manera:

En el delito imprudente, es esencial la relación de causalidad entre la conducta imprudente y el resultado lesivo ocasionado. Lo cual quiere significar que el resultado típico lesivo debe estar íntimamente conectado con la violación al deber objetivo de cuidado. (Castilla, 2015, pág. 52)

En la Universidad Central del Ecuador, en el año 2016, la estudiante Natasha Estefanía Yáñez Petit, presenta su Proyecto de Investigación para obtener el título de Abogado de los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador, titulada “EL DEBER OBJETIVO DE CUIDADO DEL PEATÓN INCURRE EN LOS

ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL CANTÓN RUMIÑAHUI AÑO 2014” (Yáñez, 2016, pág. 1) , el investigador concluye:

Una vez desarrollado el proyecto de investigación se ha llegado a la conclusión que la mayoría de la población desconoce el significado del Deber Objetivo de Cuidado del Peatón, por lo tanto es evidente que ante este desconocimiento se cometen estas infracciones de tránsito, claro está que el desconocimiento de la ley no exime de culpa, pero se considera que si es un elemento esencial para que los accidentes de tránsito vayan bajando estadísticamente. (Yáñez, 2016, pág. 30).

Aspectos teóricos

1. El deber objetivo de cuidado.

1.1. Concepto de infracción.

Nuestro Código Orgánico Integral Penal, en su artículo 18 expresamente da una definición: *“Infracción penal.- Es la conducta típica, antijurídica y culpable cuya sanción se encuentra prevista en este Código.”* (2016, pág. 37)

De esta definición se puede establecer claramente los elementos esenciales de los que está conformado la infracción penal, y estos son: la conducta o el acto que es realizado por la persona, la tipicidad, antijuridicidad y la culpabilidad, todos estos los analizamos a continuación.

1.2. Elementos de la infracción.

1.2.1. El Acto.

Conocido también como conducta, según Ernesto Albán Gómez: *“Acto es el elemento de hecho, inicial y básico del delito”.* (Manual de Derecho Penal Ecuatoriano Código Orgánico Integral Penal, 2015, pág. 52).

Este elemento es el primero en caracterizar a la infracción, debido que el ser humano debe expresar y exteriorizar su voluntad, en una conducta material y tangible, para que luego se pueda verificar su adecuación a un determinado tipo penal.

Cabe recalcar que el ser humano solamente puede ser sujeto de sanción cuando hace algo, es decir las ideas, los sentimientos y las meras intenciones no son considerados como conductas humanas; las condiciones personales, las calidades y los estados de la personas no son considerados tampoco como actos, puesto que nadie puede ser sancionado por lo que es y por último el acto debe ser ejecutado con voluntad, puesto que podrán existir hechos exógenos que podrán afectar o viciar la voluntad de la persona por lo tanto no se pueden sancionar los hechos involuntarios del hombre.

Esta acción se puede manifestar bajo dos formas que son la acción y la omisión:

- **Acción:** Es el movimiento humano impulsado por la voluntad de hacer una determinada acción, cuyo resultado es dañoso.
- **Omisión:** Es la voluntad de no hacer nada, evitando lesionar un bien jurídico teniendo la obligación de hacerlo.

1.2.2. La antijuricidad.

El Dr. Ernesto Albán, en su Manual de Derecho Penal Ecuatoriano, manifiesta: “*Lo antijurídico-penal en concreto se dará en todos aquellos casos en que la conducta humana vulnere un derecho reconocido por parte del Estado, que se considera de especial importancia, por lo cual su lesión constituye delito*”. (2015, pág. 64)

El Código Orgánico Integral Penal, en su Art. 29 señala lo siguiente: “*Para que la conducta penalmente relevante sea antijurídica deberá amenazar o lesionar, sin justa causa, un bien jurídico protegido por este Código*”. (2016, pág. 22).

El estado como garante de derechos de sus gobernados, debe establecer las medidas pertinentes para que se protejan los derechos de todos los habitantes, es por esto que ante la lesión de estos la normativa penal verificará la amenaza causada al bien protegido y determinará la antijuricidad en la que esa conducta recayó.

Existen causas de justificación, que la ley establece siempre y cuando cumplan con los requisitos exigidos para cada caso de manera sucinta lo describo a continuación:

- **Estado de necesidad:** Existe estado de necesidad cuando la persona, al proteger un derecho propio o ajeno, cause lesión o daño a otra, siempre y cuando se reúnan todos los siguientes requisitos:
 - Que el derecho protegido esté en real y actual peligro.
 - Que el resultado del acto de protección no sea mayor que la lesión o daño que se quiso evitar.
 - Que no haya otro medio y menos perjudicial para defender el derecho.

De esta manera la primera causa de justificación es esta y como se encuentra detallada debe cumplir con estos requisitos para que la conducta no se imputable, en el caso de no cumplir con esto la pena será sancionada con una pena reducida en un tercio de la mínima prevista en el tipo penal.

- **Legítima defensa:** Existe legítima defensa cuando la persona actúa en defensa de cualquier derecho, propio o ajeno, siempre y cuando concurren los siguientes requisitos:
 - Agresión actual e ilegítima.
 - Necesidad racional de la defensa.
 - Falta de provocación suficiente por parte de quien actúa en defensa del derecho.

La legítima defensa ha sido una de las causas justificativas más controversiales, debido a que la mayoría de veces no se logra comprobar los tres requisitos solicitados, por lo tanto, el sujeto activo o quien pretendió salvaguardar su derecho termina siendo procesado.

1.2.3. La culpabilidad.

José Cuesta manifiesta: *“La culpabilidad también denominada reprochabilidad, es un juicio normativo derivado del mal ejercicio de la libertad. Se censura al sujeto por la no adecuación de su comportamiento a la norma cuando podía y debía hacerlo”*. (La infracción penal , 2010, pág. 18)

Una vez que se ha comprobado que es un acto típico y antijurídico, el último de los elementos esenciales para que sea considerado como delito es la culpabilidad que mediante todo el proceso debido se verificará el nexo causal entre la persona y el hecho a él atribuido, por lo tanto, deberá ser sujeto de sanción, de acuerdo al tipo penal que se lo siguió.

En caso de no probar el nexo causal, se ratificará el estado de inocencia del procesado, puesto que es una garantía que posee hasta que se pruebe lo contrario.

Existen causas de inculpabilidad prevista en el COIP y estas son:

- **Minoría de edad:** Las personas menores de 18 años edad que se encuentren en conflicto con la ley penal, se someterán al Código de la Niñez y Adolescencia.
- **Trastorno mental:** La persona que al momento de cometer un ilícito, no se encuentra con la capacidad mental de comprender el resultado de sus actos, debido al padecimiento de una enfermedad mental no será responsable penalmente.
- **Responsabilidad de embriaguez o intoxicación:** exceptuando los delitos de tránsito la persona que al momento de cometer una infracción se encuentre bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes, serán sancionados según las reglas establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, según sea el caso.

1.2.4. La tipicidad.

La conducta humana para que llegue a ser considerado como delictiva, debe ser típica, es decir debe coincidir con alguno de los diferentes tipos penales plasmados en la ley penal, si no se encuentra tipificado no se consideraría como delito, este elemento da cabida a principio de legalidad el mismo que nuestro COIP en su Art 5 numeral 1 manifiesta: *“No hay infracción penal, pena, ni proceso penal sin ley anterior al hecho. Este principio rige incluso cuando la ley penal se remita a otras normas o disposiciones legales para integrarla”*. (2016, pág. 9)

La tipicidad a su vez se encuentra conformada por dos aspectos:

1.2.4.1. Tipicidad objetiva

En el aspecto objetivo de la tipicidad se puede encontrar el comportamiento del ser humano el mismo que describe la conducta del mismo y que pueden ser apreciados por los sentidos. Este a su vez se subdivide en diferentes elementos esenciales:

- **El núcleo:** Es el elemento que determina y delimita el acto ejecutado por la persona, el núcleo también es conocido como el verbo rector del delito, por ejemplo: matar, robar, lesionar, abandonar.
- **Sujeto Activo:** Es la persona humana que realiza el acto y este a su vez es considerado como hecho delictivo, es decir es quien comete el delito.
- **Sujeto pasivo:** Es contra quien recae el hecho delictivo cometido por el sujeto activo, estos pueden ser un persona o conjunto de personas, una persona jurídica, etc.

1.2.4.2. Tipicidad subjetiva.

En el cometimiento de un delito no solamente es indispensable comprobar los elementos objetivos analizados en líneas anteriores, sino que será necesario demostrar que el sujeto activo actuó con dolo o culpa según sea el caso.

1.2.4.2.1. Dolo

Según nuestro COIP, en su Art. 26 manifiesta: “*Actúa con dolo la persona que tiene el designio de causar daño*”. (2016, pág. 21). Es decir, es la intención de la persona en causar daño, a sabiendas del conocimiento de su resultado.

1.2.4.2.2. Culpa

El Art. 27 del COIP, manifiesta: “*Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código*” (2016, pág. 18). A diferencia del dolo este se caracteriza por que el ser humano incumple un deber asignado a todas las personas, esto es actuar con el debido cuidado, con la diligencia indispensable y evitar que se cause daños a las personas o miembros de la sociedad.

1.3. Aspectos generales del deber objetivo de cuidado.

El deber objetivo de cuidado corresponde a la conducta obrada con el máximo cuidado exigido, el mismo que no atraviesa los límites del riesgo permitido y que tiene como finalidad no crear ningún tipo de peligro o eventualidad relevante para el bien jurídico que se pretende proteger y resguardar; partiendo de esto, doctrinariamente existen diversas conceptualizaciones sobre el tema en mención, por ejemplo, la autora Diana Estefanía Gallardo Astudillo, define que:

El Deber de Cuidado llamado también diligencia debida, consiste en la obligación de prestar el cuidado debido, para evitar la lesión o puesta en peligro de bienes jurídicos y constituye un importante punto de referencia para la comprobación de las conductas imprudentes. (Gallardo, 2015, pág. 37).

Mientras que el autor Kevin Matías Moris, manifiesta que:

El deber objetivo de cuidado implica un aspecto objetivo de universalidad, un deber universalmente exigido a todos por igual, o dicho como lo sostiene la misma posición objetivista, un deber objetivamente exigible. Este contiene un mismo deber subjetivo de cuidado, que se traduce en la obligación de conocer los riesgos de su conducta, basado en un análisis de las circunstancias y características del hecho. (Maris, 2014).

Es así que el deber objetivo de cuidado básicamente constituye un conjunto de reglas que deben ser cumplidas por cualquier persona mientras ejecuta una determinada actividad, partiendo de ciertos puntos como la destreza, sensatez y experiencia que se tenga, es por esta razón que el deber objetivo de cuidado, es un punto importante de referencia para la justificación de las conductas imprudentes, es decir, su quebrantamiento ocasiona la comisión de un delito tipificado y sancionado por las leyes.

De esta forma el quebrantamiento del deber objetivo de cuidado corresponde a la culpa así como la responsabilidad que tiene una determinada persona, quien ha producido un resultado perjudicial hacia el bien jurídico protegido, lo cual es considerado como una infracción penal, que se encuentra tipificada en las normas

correspondientes; es así que el Catedrático de Derecho Penal Ángel Torio López, define al quebrantamiento del deber objetivo de cuidado como: “*la infracción de un deber general de cuidado, impuesto por el ordenamiento jurídico en la realización de acciones peligrosas para determinados bienes jurídicamente protegidos*”. (Torio, 1974, pág. 25), mientras que el autor Sergio Jiménez, lo define como:

Toda acción u omisión llevada a cabo por una persona ante una situación de riesgo o peligrosa y ante la cual el sujeto actúa de modo negligente o descuidado dando lugar a la aparición de un resultado típico previsible y evitable. (Jimenez, 2015).

Con estas consideraciones el deber objetivo de cuidado, está ligado directamente con la culpa, que es apreciada como la omisión de la conducta consignada a prevenir un daño, a más de esto, es necesario verificar que el hecho no fuera deseado y que la consecuencia sea producto de un comportamiento voluntario, contrario a las normas o reglas de conducta.

Por otra parte, el deber objetivo de cuidado se verifica por cuatro formas de culpa que son las siguientes:

- **Negligencia:** corresponde a la falta de cuidado o el descuido en el actuar de diversas actividades, así como el incumplimiento en los deberes y misiones encomendados por su labor o profesión, generalmente es una conducta desidiosa y apática, que, por lo general, implica un peligro para uno mismo inclusive para terceros, que se produce por el descuido del cálculo de las consecuencias predecibles de la propia acción y conducta.
- **Imprudencia:** concerniente a la falta de juicio, precaución, sensatez y cuidado que una persona demuestra en sus acciones, la cual conlleva a ejecutar diversos actos que se realizan sin la diligencia debida y que por lo general son previsibles, por lo tanto, son considerados como delitos, para muchos tratadistas ésta es la principal causa de accidentes de tránsito.
- **Impericia:** referente a la falta de capacidad, práctica, experiencia, técnica, destreza y habilidad de una determina persona para efectuar el desempeño

normal de su actividad o profesión, es también considerada como la falta de preparación para hacer algo y cumplir con sus deberes.

- **Inobservancia de Ley:** consiste en el desacato, violación e incumplimiento de las normas, reglamentos u ordenanzas de cada Estado, es decir, es la contravención que efectúa una determinada persona, omitiendo los deberes y responsabilidades impuestos en éstas.

Para finalizar, de forma general el deber objetivo de cuidado, debe ser cumplido por cualquier persona que realiza una actividad o una labor, en lo referente a esta investigación, el deber objetivo de cuidado por parte de los choferes profesionales, genera un resultado dañoso, debido a que las vías del Ecuador, se han tornado inseguras, cada día se escucha en los noticieros y prensa la existencia de diversos accidentes de tránsito, que dejan como saldo personas heridas, daños materiales y en el peor de los casos la muerte.

Es así que los deberes que acarrea el conducir un vehículo de transporte urbano, son varias entre ellas se encuentran las siguientes: respetar las señales de tránsito, restar los límites de velocidad, tener conocimiento y experiencia adecuada para conducir un vehículo automotor, conocer a profundidad las leyes de tránsito y afines, no ingerir bebidas alcohólicas ni sustancias estupefacientes al momento de conducir, verificar que el vehículo automotor se encuentre en perfectas condiciones, entre otras; son condiciones que se evidencia que la mayoría de los conductores de transporte urbano no las aplican ni respetan, por lo que surgen los altos índices de accidentes de tránsito.

El factor principal en relación a los accidentes de tránsito que se suscitan en nuestro país, es la falta de educación en relación a la materia, puesto que una persona únicamente debería conducir un automotor cuando se encuentre plenamente capacitado en los diferentes ámbitos, estos sean legales, mecánicos, psicológicos, y que una vez que haya demostrado su plena capacidad para hacerlo, se emita su correspondiente permiso de conducir.

Cabe señalar que la mayoría de los accidentes de tránsito son originados por los conductores que no toman la debida precaución al momento de conducir un

vehículo automotor, hecho que se ha evidenciado mediante los índices de accidentabilidad plasmados en los últimos años por el organismo correspondiente, que es la Agencia Nacional de Tránsito, pero también es importante conocer que existen otros factores que influyen en los accidentes de tránsito, como lo es la imprudencia de los peatones que surge al momento de cruzar la calle, es decir, no toman las debidas precauciones para transitar por lugares públicos y sobre todo no utilizan los sitios concernientes para el libre transitar, como lo son los pasos cebras y pasos peatonales, hechos que directamente intervienen el tránsito de una ciudad o país.

2. Infracciones de tránsito en el C.O.I.P.

Partiendo del entendimiento del deber objetivo de cuidado, corresponde analizar cuáles son las infracciones de tránsito que se encuentran tipificadas en la norma sancionadora - Código Orgánico Integral Penal, codificación que textualmente describe: “*Art. 371.- Infracciones de tránsito. - Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial*”. (2016, pág. 120). Es decir, estas infracciones son las transgresiones ocasionadas en materia de tránsito, producto del incumplimiento de las normativas correspondientes que acarrearán una sanción dependiendo del grado del delito o contravención cometida, dentro de la normativa penal encontramos las siguientes:

2.1. Muerte en estado de embriaguez.

En la legislación ecuatoriana este delito se encuentra tipificado en el Art. 376 del Código Orgánico Integral Penal, en la actualidad conducir un vehículo en estado de embriaguez, es una de las principales causas de muerte en el país, así lo demuestran las diferentes cifras detalladas por los diferentes órganos de control, esto debido a la ingesta inconsciente de alcohol por parte de los conductores, quienes en la mayoría de los casos no concientizan la situación en que se encuentran y conducen un vehículo, provocando que choquen con otros vehículos ocasionando la muerte de los usuarios de las vías. La pena para este delito está sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, existiendo

responsabilidad civil y administrativa en caso de vehículos pertenecientes al transporte público.

2.2. Muerte culposa.

2.2.1. Muerte culposa simple: Este tipo penal se encuentra tipificado en el Art. 377 Inc. 1ero del Código Orgánico Integral Penal, hace referencia a la muerte causada en un accidente de tránsito por infringir el deber objetivo de cuidado. La pena para este delito esta sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, existiendo responsabilidad civil y administrativa en caso de vehículos de transporte público.

2.2.2. Muerte culposa agravada: Este tipo penal se encuentra tipificado en el Art. 377 Inc. 2do del Código Orgánico Integral Penal, hace referencia a la muerte causada en un accidente de tránsito por infringir el deber objetivo de cuidado, en que se verifica la existencia de factores como: exceso de velocidad, llantas lisas, inobservancia de leyes y no estar en condiciones óptimas para conducir. La pena para este delito esta sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años, existiendo responsabilidad civil y administrativa en caso de vehículos de transporte público.

2.3. Muerte provocada por negligencia de contratista de una obra.

Este tipo penal se encuentra tipificado en el Art. 378 del Código Orgánico Integral Penal, el cual se sanciona a los profesionales que ejercen la coordinación de una obra que se realiza en la vía pública, cuando infrinjan el deber objetivo de cuidado en las obras que se encuentran desarrollando, en este delito se hace una diferencia en cuanto a la sanción que es la siguiente:

- Cuando el contratista particular de una obra ocasione un accidente de tránsito en la vía pública o en la construcción, en el que resulte muerta una o más personas, la sanción es de tres a cinco años de pena privativa de libertad existiendo responsabilidad civil a la entidad contratista.
- Cuando el contratista sea una institución del sector público, ocasione un accidente de tránsito en la vía pública o en la construcción, en el que resulte muerta una o más personas, la sanción de tres a cinco años de pena privativa

de libertad será aplicada al funcionario responsable de la obra y existe responsabilidad civil a la institución pública.

2.4. Lesiones

Tipo penal tipificado en el Art. 379 del Código Orgánico Integral Penal, que hace referencia a las lesiones causadas dentro de un accidente de tránsito, ya sea a los conductores, acompañantes o peatones, estas lesiones son muy comunes dentro de este tipo de accidentes, debido a que al producirse un accidente de tránsito entre un vehículo automotor las personas son los más susceptibles de resultar lesionados, la pena es aplicada según los parámetros determinados en el Art. 152 del COIP, que determinan lo siguiente:

- Como producto de la lesión origina un daño, enfermedad o una incapacidad de cuatro a ocho días, la sanción es treinta a sesenta días de pena privativa de libertad.
- Como producto de la lesión origina un daño, enfermedad o una incapacidad de nueve a treinta días, la sanción es dos meses a un año de pena privativa de libertad.
- Como producto de la lesión origina un daño, enfermedad o una incapacidad de treinta y uno a noventa días, la sanción es de uno a tres años de pena privativa de libertad.
- Como producto de la lesión origina enfermedad grave, disminución de sus facultades físicas o mentales e incapacidad o enfermedad, que no supere los noventa días, la sanción es de tres a cinco años de pena privativa de libertad.
- Como producto de la lesión origina enajenación mental, pérdida de un sentido, inutilidad para ejercer el trabajo, incapacidad permanente o enfermedad grave, trasmisible e incurable, la sanción es de cinco a siete años de pena privativa de libertad.

De estas sanciones, en materia de tránsito, se calcula de la siguiente manera:

- De la sanción correspondiente para cada lesión establecida en el Art. 152 del COIP, se reduce en un cuarto de la pena mínima establecida para cada lesión.
- Si la lesión es producto de un accidente de tránsito en el que el conductor maneje en estado de embriaguez o bajo sustancias estupefacientes la pena será computarizada en base al artículo Art. 152 del COIP, se aplica la pena máxima establecida para cada lesión aumentada a un tercio.
- En ambos casos existe responsabilidad civil para el propietario del vehículo.

2.5. Daños materiales.

Lo encontramos tipificado en el Art. 380 del Código Orgánico Integral Penal, manifiesta que a consecuencia de un accidente de tránsito en donde exista daños materiales de por medio y que sobrepasen de una determinada cantidad de dinero medido en base al salario básico unificado del trabajador vigente a ese año, será sancionado según este tipo penal, estos casos de igual manera son los más comunes dentro de los accidentes de tránsito, hay que tener muy en cuenta que en este delito así como en los anteriores el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles ocasionados dentro de un accidente de tránsito. La sanción para este delito es mediante multas de la siguiente manera:

- Daños materiales mayores a 2 salarios básicos unificados del trabajador y menor de 6 salarios básicos unificados del trabajador, multa de 2 Salarios Básicos Unificados del Trabajador.
- Daños materiales mayores a 2 salarios básicos unificados del trabajador y menor de 6 salarios básicos unificados del trabajador, cuyo conductor conduzca con licencia de conducir suspendida temporal o definitivamente, multa de 5 salarios básicos unificados del trabajador.
- Daños materiales mayores a 6 salarios básicos unificados del trabajador, multa de 4 salarios básicos unificados del trabajador.
- Daños materiales mayores a 6 salarios básicos unificados del trabajador, cuyo conductor conduzca con licencia de conducir suspendida temporal o definitivamente, multa de 7 salarios básicos unificados del trabajador.

2.6. Exceso de pasajeros.

Lo encontramos tipificado en el Art. 381 del Código Orgánico Integral Penal, en el cual describe que se sanciona con pena privativa de libertad de seis meses a un año, al conductor que maneje un vehículo de transporte público, internacional, intrarregional, interprovincial, intraprovincial con opulencia de pasajeros a la capacidad permitida en el medio de transporte.

2.7. Daños mecánicos.

Se encuentra tipificado en el Art. 382 del Código Orgánico Integral Penal, en el cual describe que se sanciona con pena privativa de libertad de treinta a ciento ochenta días, al conductor que maneje un vehículo de transporte público con daños mecánicos presumibles que produce riesgo en la seguridad de los pasajeros. En este delito también existe responsabilidad solidaria del propietario del vehículo de transporte público.

Para finalizar, una vez analizados los delitos culposos de tránsito, a continuación, presento un cuadro en los cuales se podrá apreciar las infracciones establecidas en el C.O.I.P., la pena privativa de libertad, las multas que acarrearán, la reducción correspondiente de puntos en la licencia de conducir y las medidas alternativas para cada caso. (Ver Anexo No. 1 – Tabla No. 13 Delitos Culposos).

2.8. Contravenciones.

El término contravención se otorga a aquellos actos que van en contra de las leyes, ordenanzas o reglamentos y que por lo tanto generan un peligro tanto para quien lo efectúa como también para otros individuos, el autor Guillermo Cabanellas, en su Diccionario Jurídico Elemental, lo define a la contravención de la siguiente manera: *“Falta que se comete al no cumplir lo ordenado. Transgresión de la ley”*. (Cabanellas de Torres, 2010, pág. 96). En nuestra legislación existe siete clases de contravenciones, divididas acorde a su gravedad y esto a su vez radica en la sanción correspondiente a cada caso.

- Contravención de primera clase, sanción pena privativa de libertad de 3 días, multa de 1 salario básico unificado del trabajador y reducción de 10 puntos en la licencia de conducir.
- Contravención de segunda clase, multa del 50% salarios básicos unificados del trabajador y reducción de 9 puntos en la licencia de conducir.
- Contravención de tercera clase, multa del 40% salarios básicos unificados del trabajador y reducción de 7.5 puntos en la licencia de conducir.
- Contravención de cuarta clase, multa del 30% salarios básicos unificados del trabajador y reducción de 6 puntos en la licencia de conducir.
- Contravención de quinta clase, multa del 15% salarios básicos unificados del trabajador y reducción de 4,5 puntos en la licencia de conducir.
- Contravención de sexta clase, multa del 10% salarios básicos unificados del trabajador y reducción de 3 puntos en la licencia de conducir.
- Contravención de séptima clase, multa del 5% salarios básicos unificados del trabajador y reducción de 1.5 puntos en la licencia de conducir.

Para finalizar, a continuación, presento un cuadro de las contravenciones de tránsito, en los cuales se podrá apreciar la clase de contravención establecida en el C.O.I.P., la pena privativa de libertad, las multas que acarrearán, la reducción correspondiente de puntos en la licencia de conducir y las medidas alternativas para cada caso. (Ver Anexo No. 2 – Tabla No. 14 Contravenciones de Tránsito).

3. Motivación del deber objetivo de cuidado en las sentencias de accidentes de tránsito.

Mediante el estudio de tres sentencias judiciales, me permito determinar la motivación que los operadores de justicia realizan acerca de la infracción del deber objetivo de cuidado por parte de los choferes de transporte urbano, los casos prácticos que me permití utilizar en la investigación y cuáles van a ser parte de análisis correspondientes son los siguientes:

Juicio No.: 06282-2016-00614

Delito: Muerte culposa Art. 377 inciso 1.

Procesado: Luis Felipe Rivera Soto.

Ofendido: Ana Luisa Rodríguez Gavilánez.

En la presente sentencia por muerte culposa, se determina la relación circunstanciada de los hechos en donde el procesado quien a bordo de una camioneta que era conducido por él, atropelló a la ofendida (hoy occisa) en el sector de la Av. Canónigo Ramos y José Roura, producto del acontecimiento la ofendida perdió la vida, cabe recalcar que el procesado no se quedó a prestar el auxilio correspondiente.

El análisis que realiza el juez de todos los hechos aportados por las partes procesales en el correspondiente proceso, lleva a la plena convicción de que el procesado ha cometido el ilícito por el cual se lo imputa, la motivación acerca del deber objetivo de cuidado lo realiza desde el aspecto subjetivo de la infracción, determinando así su responsabilidad, también toma en cuenta los diferentes tratadistas del derecho quienes emiten definiciones acerca del tema, de igual manera tiene en cuenta la normativa penal vigente, es decir, el Código Orgánico Integral Penal.

Concluido el análisis el juez determina la conducta penalmente relevante en que el procesado ha recaído debido a que puso en peligro a la sociedad y a los usuarios del medio de transporte, también verifica que el conductor del vehículo actuó con culpa desatendiendo su concentración al momento de conducir, esta actuación es también antijurídica porque amenazó sin justa causa la vida de la occisa, por lo tanto, el procesado incurrió en una conducta típica, antijurídica y culpable. Emitiendo sentencia declarando la culpabilidad del procesado, pues desatendió el deber objetivo de cuidado y se le impone la pena privativa de libertad agravada de tres años.

Comentario: En la presente sentencia se pudo evidenciar que el accidente de tránsito tuvo como resultado la muerte de una señora, debido a que el conductor al momento de conducir el vehículo automotor desatiende al deber objetivo de cuidado que tenemos todas las personas y en especial los que conducen un

vehículo, en referencia a la motivación por parte del juez debo manifestar que me encuentro de acuerdo puesto que realiza una adecuada valoración de los medios de prueba, por lo tanto se encuentra bien motivada con lo que se corrobora el tema de investigación y se puede concluir que la mayoría de accidentes de tránsito son ocurridos por el incumplimiento al deber objetivo de cuidado.

Juicio No.: 06282-2017-00651

Delito: Muerte culposa, Art. 377 inciso 1.

Procesado: Armando Ruperto Fajardo Landívar.

Ofendido: María Cristina Ruiz Mancero.

Los hechos suscitados en el presente caso se llevan a cabo en la ciudad de Riobamba, en las calles argentinos y 5 de junio, en donde la hoy occisa intentaba cruzar la calle por el correspondiente paso cebra momento en el cual es atropellada por el procesado quien iba en su vehículo, la ofendida en ese momento fue atendida por paramédicos del Ecu 911, al verificar su estado que era favorable no se dispone su traslado a una casa de salud, tiempo después sufre una recaída por lo cual es trasladada al Hospital Eugenio Espejo en donde fallece por una lesión en su cabeza.

Una vez llevado a juicio el procesado, se practican las correspondientes pruebas de cargo y descargo solicitadas por las partes procesales con el fin de corroborar su teoría del caso, llegado el momento procesal oportuno para pronunciar su sentencia de manera oral, el juez realiza la debida motivación de los hechos ocurridos y en especial al tipo de delito, puesto que es de carácter culposo por infringir el deber objetivo de cuidado que poseen los conductores de un vehículo automotor.

Para el efecto en el considerando sexto de la sentencia escrita habla específicamente de los delitos de tránsito y el deber objetivo de cuidado, en donde empieza su motivación tomando en cuenta lo tipificado en la normativa penal, encuadrando la conducta del procesado dentro de los delitos culposos de tránsito,

adicional a esto el magistrado realiza el análisis de sentencias de la Corte Constitucional, así como doctrina pertinente al caso, estableciendo de manera clara y fundamentada de como realiza la motivación de la presente sentencia cumpliendo con los establecido en la Constitución de la República del Ecuador; el bien jurídico protegido por el estado para este tipo de casos es la vida demostrando la antijuricidad en la que incurrió el procesado. Por lo tanto, se le impone una pena privativa de libertad de tres años, por faltar al deber objetivo de cuidado y ser autor directo del delito de tránsito tipificado en el COIP.

Comentario: A mi parecer esta sentencia es la más completa en relación al análisis de la motivación que realiza el juez en torno al tema de investigación, en esta se detalla de manera minuciosa los elementos de la tipicidad objetiva y por ende la tipicidad subjetiva, entre lazando perfectamente en relación a las pruebas practicadas en juicio por las partes procesales, y estableciendo un nexo causal con el procesado, demostrando la completa motivación que existe en esta sentencia y cumpliendo con lo requerido por las Constitución de la República del Ecuador, de igual manera se puede concluir que los accidentes de tránsito se ocasionan por el incumplimiento del deber objetivo de cuidado por parte del conductor del vehículo y cuyo resultado fue la muerte de una persona.

Juicio No.: 06282-2017-01813

Delito: Muerte culposa, Art. 377 inciso 1.

Procesado: Arcos Chalan Wilson Mauricio.

Ofendido: Kevin Alexander Uscha Reinoso.

El presente caso tiene como fin resolver la situación jurídica del procesado, puesto que por incumplir el deber objetivo de cuidado en la panamericana norte sector Langos, al estar conduciendo un vehículo automotor en estado de embriaguez, impacta con otro vehículo que se encontraba circulando en sentido contrario al primer vehículo quien es el que ocasiona el accidente. De este hecho resultan heridos tanto el conductor del segundo vehículo así como también los

acompañantes entre estos su cónyuge y sus hijo, un menor de edad debido a la gravedad de sus heridas fallece.

Llegado el momento legal oportuno, en donde las partes procesales practicaron las pruebas tanto de cargo y descargo, el juez evidenció de manera personal los hechos aducidos tanto por fiscalía, la acusación particular y el abogado del procesado, corroborando que desatendió el deber objetivo de cuidado al conducir el automotor en estado de embriaguez ocasionado la muerte de un menor de edad y dejando con una incapacidad para el trabajo superior a 60 días a los padres del prenombrado menor.

El considerando sexto de la presente sentencia nos establece la motivación realizada por parte del juez, la misma que se basa en que la conducta del procesado sobrepaso el riesgo permitido debido a la ingesta de alcohol y al conducir un vehículo, actuó sin diligencia por lo que la conducta es penalmente relevante, por lo que su resultado fue daños en contra del bien jurídico protegido que es la vida por lo cual es catalogado como una infracción de tránsito, además motiva esta sentencia en base a resoluciones emitidas por la corte constitucional, normativa interna y doctrina tanto nacional como internacional, denotando la gran motivación que posee las sentencias en este tipo de casos. Por incumplir el deber objetivo de cuidado al procesado se le impone la pena de tres años de pena privativa de libertad.

Comentario: De igual manera esta sentencia es bastante completa en relación al presente caso en el que se buscaba juzgar la conducta del procesado quien a causa de un accidente de tránsito produjo la muerte de un menor de edad; de lo analizado se puede evidenciar que existe un considerando específico en donde analiza detalladamente todos los elementos constitutivos de este tipo de delitos, encuadrándolo en uno en específico que tiene que ver con los delitos por accidentes de tránsito, demostrando fehacientemente que los jueces de garantías penales quienes conocen este tipo de casos cuentan con la experiencia necesaria para motivar correctamente las sentencias por ellos emitidos, dejando en claro que este tipo de accidentes son ocasionados principalmente por el incumplimiento del

deber objetivo de cuidado, factor esencial que su sola omisión desencadena en la muerte de una persona, lesiones o en el mejor de los casos solamente daños materiales.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLÓGICO

Método.

Para el desarrollo de la presente investigación titulada: “El deber objetivo de cuidado del chofer del transporte urbano en los accidentes de tránsito en la ciudad de Riobamba”, se utilizó el método inductivo, analítico y descriptivo.

Inductivo. - A través de este método se estudió el problema de investigación de manera particular para posteriormente establecer la infracción del deber objetivo de cuidado por parte de los conductores de transporte urbano en los accidentes de tránsito, por medio de la observación, análisis y clasificación de los hechos que han producen los accidentes de tránsito en la ciudad de Riobamba.

Analítico. - Con este método se realizó un análisis crítico – jurídico de los aspectos fundamentales del problema que se va a investigar, como son el deber objetivo de cuidado, las infracciones de tránsito y la motivación que realizan los operadores de justicia dentro de las sentencias por accidentes de tránsito.

Descriptivo. - Este método se describió las cualidades y características de la impericia, la imprudencia, la negligencia y la inobservancia de las leyes que formar el deber objetivo de cuidado, así como describir cada uno de los delitos culposos de tránsito y la motivación dentro de las sentencias por accidentes de tránsito.

Enfoque.

La investigación es de enfoque cualitativo porque se realizó un registro narrativo - descriptivo del problema a investigar, y porque se sigue un proceso sistemático, flexible y metodológico cuyo propósito es determinar las cualidades y

características de la inobservancia del deber objetivo de cuidado de los choferes de transporte urbano en los accidentes de tránsito.

Tipos de investigación.

Por los objetivos que sustancialmente se han propuesto alcanzar, esta investigación se encuentra caracterizada por ser de los siguientes tipos:

Básica. - La investigación es básica porque ya existe la tipificación de los delitos culposos de tránsito y de este modo se amplió el contenido de la inobservancia del deber objetivo de cuidado por el chofer de transporte urbano en los accidentes de tránsito.

Documental-Bibliográfica.- Porque para la elaboración del estado del arte y los aspectos teóricos del trabajo investigativo, se utilizó documentos físicos (libros como: “Manual práctico para la investigación de accidentes de tránsito” del autor Tomas Taxis y “De las penas por negligencia, impericia e imprudencia y los accidentes de tránsito” de la autora Jenny Urbina; leyes como: “Constitución de la República del Ecuador”, “Código Orgánico Integral Penal”, “Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, y su reglamento; tesis tituladas: “El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos, en la legislación ecuatoriana” de la autora Diana Gallardo y “La infracción al deber objetivo de cuidado en la actividad automotor: aspectos problemáticos” del autor Víctor Castilla). Y así mismo se utilizó documentos virtuales (buscadores web como: SATJE, www.ant.gob.ec y www.funcionjudicial.gob.ec), para de esta manera detallar textual y teóricamente el problema a investigar, que es la inobservancia del deber objetivo de cuidado del chofer de transporte urbano en los accidentes de tránsito en la ciudad de Riobamba.

Descriptiva: La investigación es de naturaleza descriptiva ya que fue estudiada a partir de diferentes tipos de documentos, normas del ordenamiento jurídico y doctrina ecuatoriana que tengan relación al deber objetivo de cuidado del chofer de transporte urbano en los accidentes de tránsito.

Diseño de la investigación.

No experimental. - La investigación es de diseño no experimental por la naturaleza y complejidad del problema que se investigó, esto es la inobservancia del deber objetivo de cuidado del chofer de transporte urbano en los accidentes de tránsito en la ciudad de Riobamba, por lo tanto, no existirá la manipulación intencional de variables.

Población y muestra.

Población.

La población en la presente investigación está constituida por los siguientes involucrados:

TABLA No 1

POBLACIÓN:	Nº
Jueces de la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Riobamba.	7
Choferes de Transporte Urbano de la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo.	6
Abogados en libre ejercicio.	7
Total	20

Fuente: Población involucrada en el proceso investigativo.

Autor: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

Muestra.

Contabilizado el universo de la presente investigación da un total de 20 involucrados entre, Jueces de la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Riobamba, choferes de transporte urbano y Abogados en libre ejercicio de la ciudad de Riobamba, por ello en vista de que la población involucrada en la presente investigación no es extensa se procederá a trabajar con todo el universo.

Técnicas e instrumentos de recolección y análisis de información.

Técnicas.

- Entrevista

La entrevista está dirigida Jueces de la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Riobamba

- Encuesta

La encuesta está dirigida a los Choferes de Transporte Urbano y a los Abogados en libre ejercicio.

Instrumentos.

- Cuestionario de entrevista.
- Cuestionario de encuesta.

Técnicas para el tratamiento de la información.

Para el procesamiento de datos se utilizó el paquete informático de Microsoft Office Excel, mediante el cual se llegó a establecer frecuencias y porcentajes exactos de procesamiento de datos, así como también se realizaron tablas y gráficos estadísticos.

Procesamiento y discusión de resultados.

Entrevista aplicada a: Jueces de la Unidad Penal con sede en el cantón Riobamba.

Pregunta No. 1.- ¿Qué es para usted el deber objetivo de cuidado?

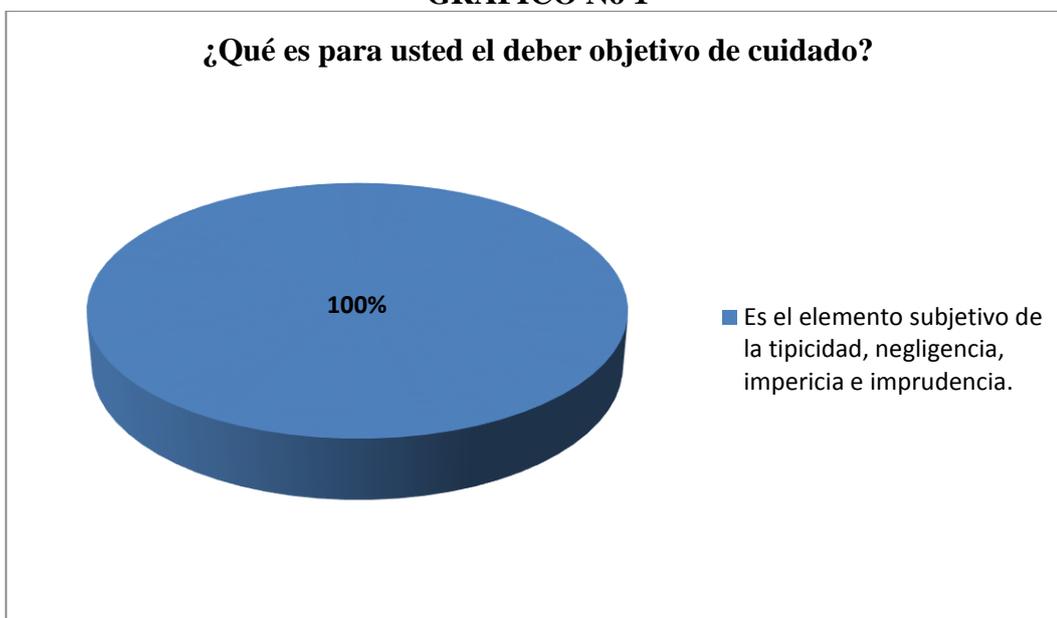
TABLA No 2

No.	ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Es el elemento subjetivo de la tipicidad, negligencia, impericia e imprudencia.	7	100%
	TOTAL	7	100%

Fuente: Entrevista aplicada a Jueces de la Unidad Penal con sede en el cantón Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

GRÁFICO No 1



Fuente: Entrevista aplicada a Jueces de la Unidad Penal con sede en el cantón Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Mediante la aplicación del cuestionario de entrevista a 7 jueces de la Unidad Penal con sede en el cantón Riobamba, se pudo determinar que la totalidad de entrevistados, manifestaron que el deber objetivo de cuidado es el elemento subjetivo de la tipicidad, negligencia, impericia e imprudencia de quien comete este tipo de infracciones.

Pregunta No. 2.- ¿En base a su experiencia, considera usted que el chofer de transporte urbano está capacitado plenamente para conducir un vehículo automotor? ¿Por qué?

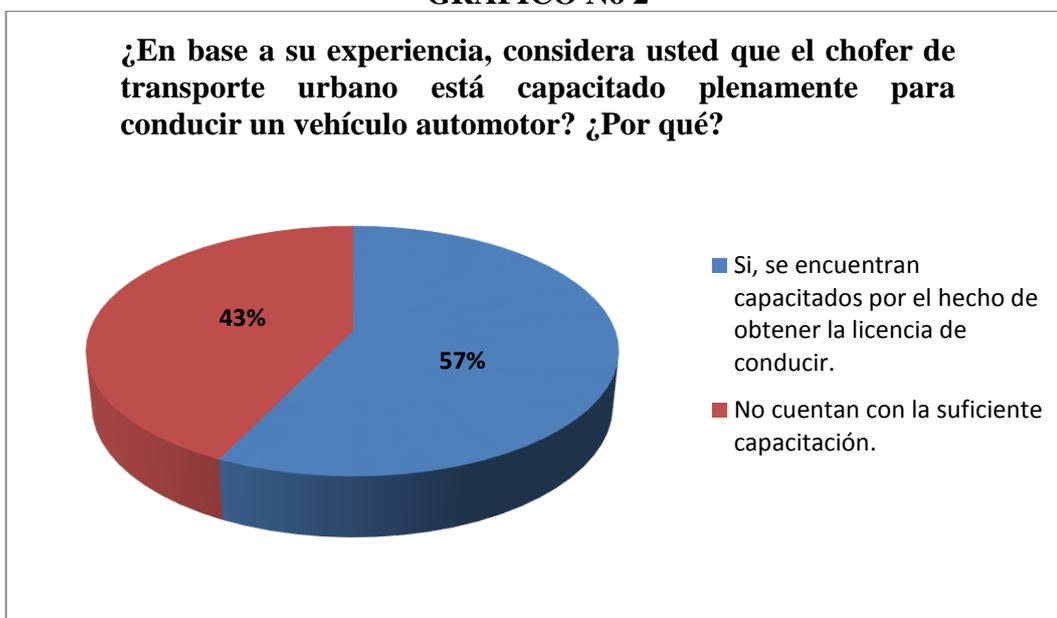
TABLA No 3

No.	ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si, se encuentran capacitados por el hecho de obtener la licencia de conducir.	4	57%
2	No cuentan con la suficiente capacitación.	3	43%
	TOTAL	7	100%

Fuente: Entrevista aplicada a Jueces de la Unidad Penal con sede en el cantón Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

GRÁFICO No 2



Fuente: Entrevista aplicada a Jueces de la Unidad Penal con sede en el cantón Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Mediante la aplicación del cuestionario de entrevista a 7 jueces de la Unidad Penal con sede en el cantón Riobamba, se pudo determinar que 4 jueces que corresponden al 57% del total, manifiestan que los choferes de transporte urbano si se encuentran capacitados por el mero hecho de obtener la licencia de conducir; mientras que 3 jueces que corresponden al 43% restante, manifiestan que los choferes de transporte urbano no cuentan con la suficiente capacitación para conducir un vehículo automotor.

Pregunta No. 3.- ¿Cuál es la motivación que usted realiza al emitir una sentencia judicial a causa de la inobservancia del deber objetivo de cuidado en los accidentes de tránsito?

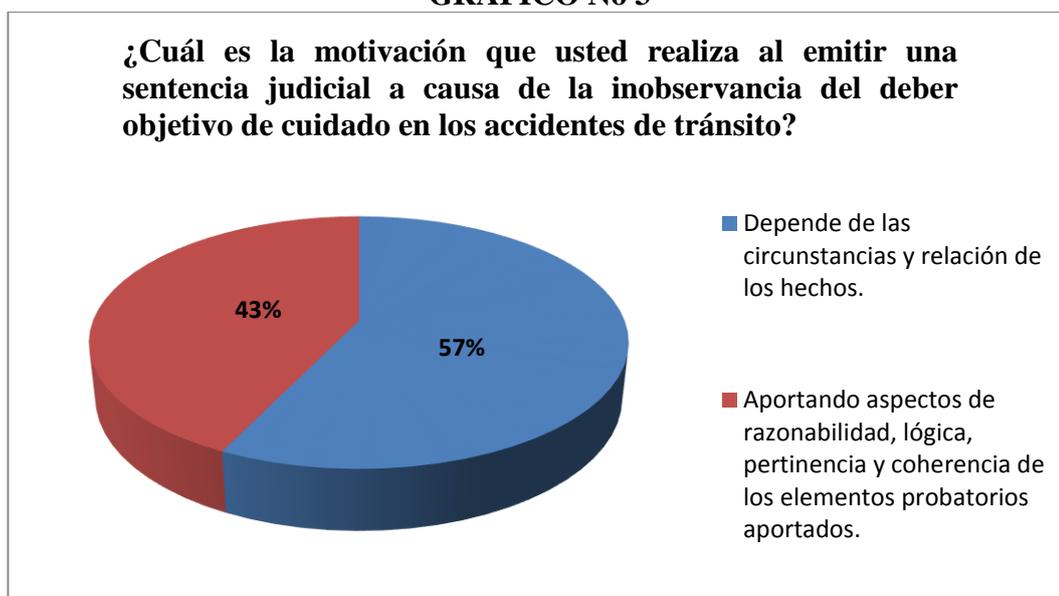
TABLA No 4

No.	ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Depende de las circunstancias y relación de los hechos.	4	57%
2	Aportando aspectos de razonabilidad, lógica, pertinencia y coherencia de los elementos probatorios aportados.	3	43%
	TOTAL	7	100%

Fuente: Entrevista aplicada a Jueces de la Unidad Penal con sede en el cantón Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almedáriz.

GRÁFICO No 3



Fuente: Entrevista aplicada a Jueces de la Unidad Penal con sede en el cantón Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almedáriz.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Mediante la aplicación del cuestionario de entrevista a 7 jueces de la Unidad Penal con sede en el cantón Riobamba, se pudo determinar que 4 jueces que corresponden al 57% del total, manifiestan que la motivación en sus correspondientes sentencia depende de las circunstancias y la relación de los hechos; mientras que 3 jueces que corresponden al 43% restante, manifiestan que la motivación en sus sentencias se basa en aportar aspectos de razonabilidad, lógica, pertinencia y coherencia de los elementos probatorios aportados por las partes procesales.

Encuesta dirigida a: Choferes de Transporte Urbano de la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo.

Pregunta No.1.- ¿Usted como chofer profesional conoce que es el deber objetivo de cuidado?

TABLA No 5

No.	ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si	4	67%
2	No	2	33%
	TOTAL	6	100%

Fuente: Encuesta dirigida a Choferes de Transporte Urbano de la ciudad de Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almedáriz.

GRÁFICO No 4



Fuente: Encuesta dirigida a Choferes de Transporte Urbano de la ciudad de Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almedáriz.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Mediante la aplicación del cuestionario de encuesta a 6 choferes de transporte urbano de la ciudad de Riobamba, se pudo determinar que 4 choferes que corresponden al 67% del total, manifiestan que conocen el significado del deber objetivo de cuidado; mientras que 2 choferes que corresponden al 33% del restante, manifiesta que no conocen cual es significado del deber objetivo de cuidado.

Pregunta No. 2.- ¿Dentro de su trabajo ha ocasionado y/o sufrido algún accidente de tránsito?

TABLA No 6

No.	ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si	4	67%
2	No	2	33%
	TOTAL	6	100%

Fuente: Encuesta dirigida a Choferes de Transporte Urbano de la ciudad de Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

GRÁFICO No 5



Fuente: Encuesta dirigida a Choferes de Transporte Urbano de la ciudad de Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Mediante la aplicación del cuestionario de encuesta a 6 choferes de transporte urbano de la ciudad de Riobamba, se pudo determinar que 4 choferes que corresponden al 67% del total, en relación a la segunda pregunta manifiesta que dentro de su trabajo han ocasionado y/o sufrido algún accidente de tránsito; mientras que 2 choferes que corresponden al 33% restante, manifiestan que nunca han ocasionado o sufrido algún accidente de tránsito dentro de su trabajo diario.

Pregunta No. 3.- ¿Ha recibido usted capacitaciones en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial?

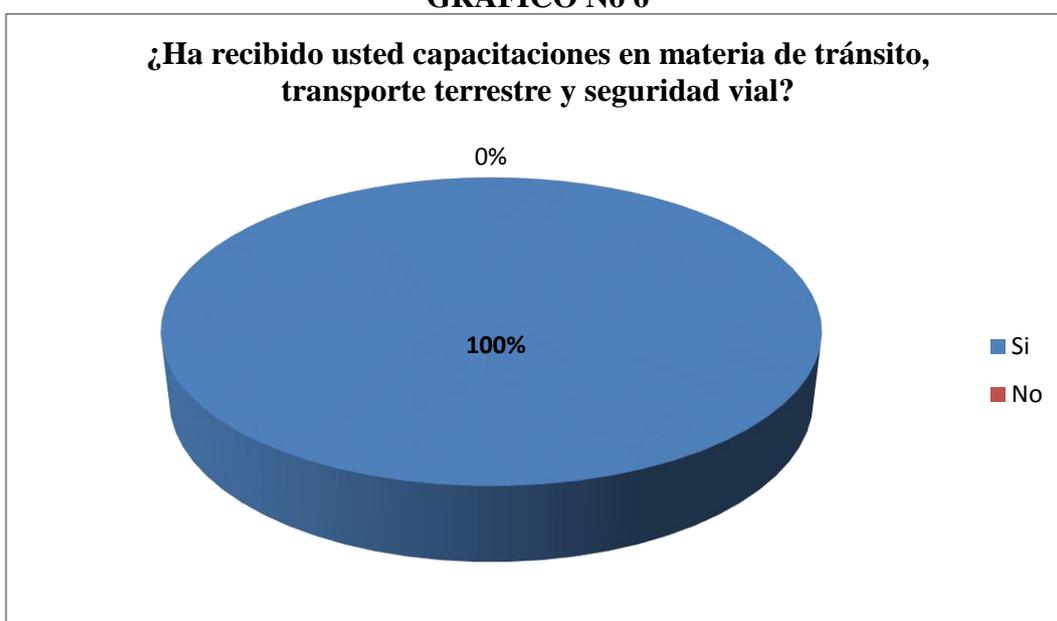
TABLA No 7

No.	ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si	6	100%
2	No	0	0%
	TOTAL	6	100%

Fuente: Encuesta dirigida a Choferes de Transporte Urbano de la ciudad de Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

GRÁFICO No 6



Fuente: Encuesta dirigida a Choferes de Transporte Urbano de la ciudad de Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Mediante la aplicación del cuestionario de encuesta a 6 choferes de transporte urbano de la ciudad de Riobamba, se pudo determinar que la totalidad de choferes encuestados en relación a la tercera pregunta manifestaron que si han recibido capacitaciones de materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial.

Pregunta No. 4.- ¿Cuánto tiempo de experiencia posee usted como chofer profesional?

TABLA No 8

No.	ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Menos de 5 años	1	16%
2	Menos de 10 años	4	67%
3	Más de 10 años	1	17%
	TOTAL	6	100%

Fuente: Encuesta dirigida a Choferes de Transporte Urbano de la ciudad de Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

GRÁFICO No 7



Fuente: Encuesta dirigida a Choferes de Transporte Urbano de la ciudad de Riobamba.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Mediante la aplicación del cuestionario de encuesta a 6 choferes de transporte urbano de la ciudad de Riobamba, se pudo determinar que 1 chofer que corresponde al 16% del total en relación a la cuarta pregunta manifiesta que posee menos de cinco años de experiencia como chofer profesional; 4 choferes que corresponden al 67% del total, manifiestan que poseen menos de 10 años de experiencia como chofer profesional; mientras que 1 chofer que corresponde al 17% restante, manifiesta que posee más de 10 años de experiencia como chofer profesional, evidenciando que es el único con mayor experiencia en su trabajo.

Encuesta dirigida a: Abogados en libre ejercicio.

Pregunta No. 1.- ¿Ha patrocinado casos de accidentes de tránsito?

TABLA No 9

No.	ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si	7	100%
2	No	0	0%
	TOTAL	7	100%

Fuente: Encuesta dirigida Abogados en libre ejercicio.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

GRÁFICO No 8



Fuente: Encuesta dirigida Abogados en libre ejercicio.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Mediante la aplicación del cuestionario de encuesta a 7 abogados en libre ejercicio, se pudo determinar que la totalidad de encuestados en relación a la primera pregunta manifestaron que han patrocinado casos de accidentes de tránsito.

Pregunta No. 2.- ¿Conoce usted que es el deber objetivo de cuidado?

TABLA No 10

No.	ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si	7	100%
2	No	0	0%
	TOTAL	7	100%

Fuente: Encuesta dirigida Abogados en libre ejercicio.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

GRÁFICO No 9



Fuente: Encuesta dirigida Abogados en libre ejercicio.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Mediante la aplicación del cuestionario de encuesta a 7 abogados en libre ejercicio, se pudo determinar que la totalidad de encuestados en relación a la segunda pregunta manifestaron que saben cuál es el significado del deber objetivo de cuidado en este tipo de casos.

Pregunta No. 3.- ¿Considera usted que el chofer de transporte urbano está capacitado plenamente para conducir un vehículo automotor?

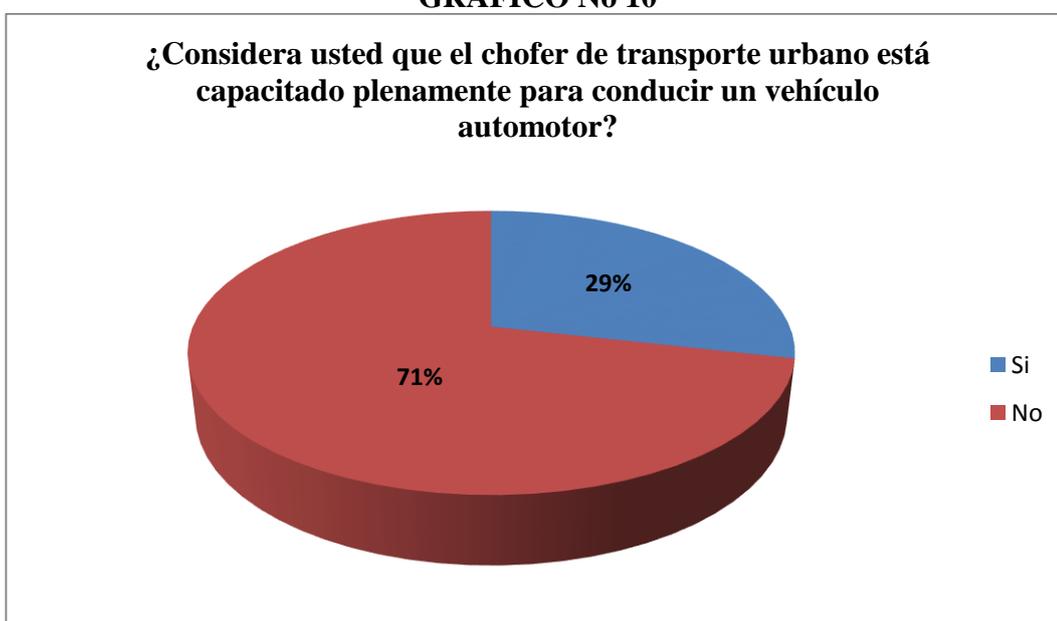
TABLA No 11

No.	ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si	2	29%
2	No	5	71%
	TOTAL	7	100%

Fuente: Encuesta dirigida Abogados en libre ejercicio.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

GRÁFICO No 10



Fuente: Encuesta dirigida Abogados en libre ejercicio.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Mediante la aplicación del cuestionario de encuesta a 7 abogados en libre ejercicio, se pudo determinar que 2 abogados que corresponden al 29% del total, manifiestan que el chofer de transporte urbano se encuentra plenamente capacitado para conducir un vehículo automotor; mientras que 5 abogados que corresponden al 71% restante, manifiestan que los choferes no cuentan con la capacitación suficiente para conducir un vehículo automotor.

Pregunta No. 4.- ¿Considera adecuada la motivación que realizan los jueces penales al emitir una sentencia judicial por la inobservancia del deber objetivo de cuidado en los accidentes de tránsito?

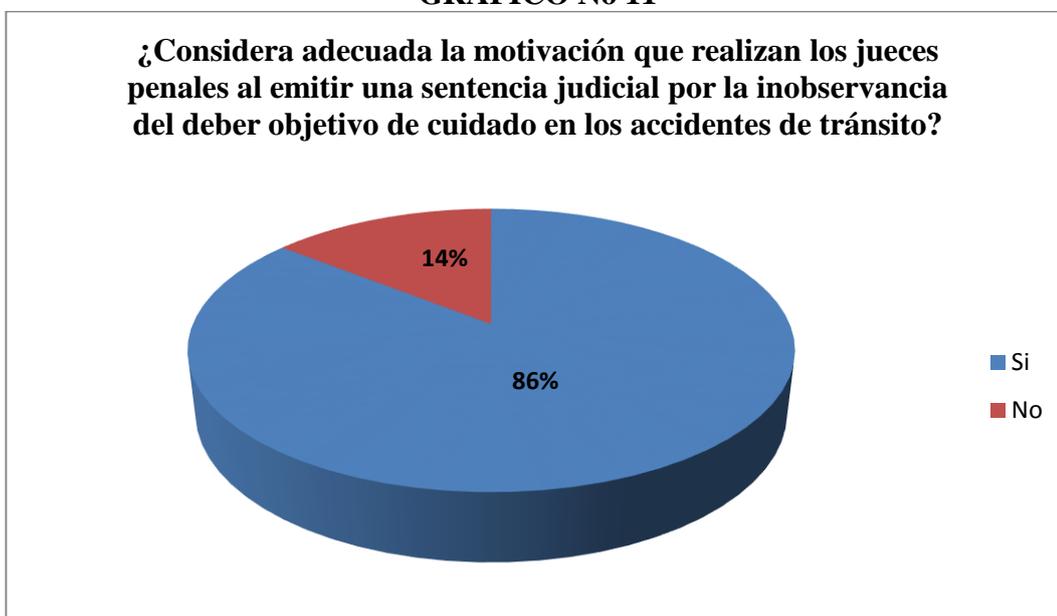
TABLA No 12

No.	ALTERNATIVA	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1	Si	6	86%
2	No	1	14%
	TOTAL	7	100%

Fuente: Encuesta dirigida Abogados en libre ejercicio.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

GRÁFICO No 11



Fuente: Encuesta dirigida Abogados en libre ejercicio.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

Mediante la aplicación del cuestionario de encuesta a 7 abogados en libre ejercicio, se pudo determinar que 6 abogados que corresponden al 86% del total, manifiestan que la motivación que los jueces aplican en sus sentencias es adecuada; mientras que 1 abogado que corresponde al 14% restante, manifiesta que no es adecuada la motivación aplicada por los jueces en este tipo de causas.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES

Una vez concluida la investigación me permito expresar las siguientes conclusiones:

- El deber objetivo de cuidado, es el conjunto de normas que rigen a todas las personas, dirigidas a evitar una conducta antijurídica, que se verifica por la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las leyes correspondientes, por lo tanto, su quebrantamiento acarrea una sanción por cuanto lesiona el bien jurídico protegido que en este caso es la integridad física y la vida.
- El cometimiento de las infracciones de tránsito por parte del chofer de transporte urbano, se debe en primer lugar a que no cuentan con capacitación continua sobre tránsito y seguridad vial, de igual manera no cuentan con la suficiente experiencia para conducir un vehículo automotor ocasionando y/o sufriendo un accidente de tránsito.
- La motivación efectuada por los operadores de justicia en las sentencias de accidentes de tránsito en donde se quebranta el deber objetivo de cuidado, es argumentada en base a los principios de congruencia, oralidad, inmediatez e imparcialidad en concordancia con las garantías del debido proceso y la seguridad jurídica.

RECOMENDACIONES

- El deber objetivo de cuidado debe estar presente en todas las actividades, así como en cada una de las profesiones u ocupaciones que se desempeña cotidianamente, es decir, es indispensable que se verifique su cumplimiento en todo momento evitando así lesionar o transgredir el derecho ajeno.
- Se debe implementar de manera obligatoria y periódica, cursos, seminarios, capacitaciones y conferencias en materia de tránsito, con la finalidad de que los conductores se encuentren plenamente capacitados, para obtener la gran responsabilidad de transportar y velar su vida y la de los demás.
- Los operadores de justicia deben velar por los intereses de las partes procesales para que de esta forma el delito investigado no quede en la impunidad y que en caso de que sea demostrado, su sanción sea proporcional a la infracción cometida, teniendo en cuenta que se tratan de delitos culposos.

BIBLIOGRAFÍA

- Agencia Nacional de Tránsito . (2015). *Siniestro por provincia a nivel nacional* . Quito- Ecuador : Agencia Nacional de Tránsito.
- Agencia Nacional de Tránsito . (2017). *Siniestros por provincias a nivel nacional* . Quito - Ecuador : Agencia Nacional de Tránsito .
- Agencia Nacional de Tránsito. (2016). *Siniestros por provincias a nivel nacional*. Quito - Ecuador: Agencia Nacional de Tránsito.
- Alban Gomez, E. (2015). *Manual de Derecho Penal Ecuatoriano Código Orgánico Integral Penal*. Quit, Ecuador.
- Cabanellas de Torres, G. (2010). *Diccionario Jurídico Elemental*. Buenos Aires, Argentina: Heliasta.
- Castilla, V. (2015). *La infracción al deber objetivo de cuidado en la actividad automotor: aspectos problemáticos*. Bogotá, Colombia: Universidad Santo Tomás.
- Consejo de la Judicatura . (2016). *Reporte de libro de ingreso de procesos*. Riobamba-Ecuador : Consejo de la Judicatura .
- Consejo de la Judicatura . (2017). *Reporte de libro de ingreso de procesos*. Riobamba-Ecuador : Consejo de la Judicatura .
- Corporación de Estudios y Publicaciones. (2014). *Constitución de la República del Ecuador*. Quito, Ecuador: Corporación de Estudios y Publicaciones.
- de la Cuesta Arzamendi, J. L. (2010). *La infracción penal* . Vasco: Universidad de Vigo.
- Gallardo Astudillo, D. E. (2015). *El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos, en la legislación ecuatoriana*. Cuenca, Ecuador: Universidad de Cuenca.

- Gallardo, D. (2015). *El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos, en la legislación ecuatoriana* . Cuenca-Ecuador : Universidad de Cuenca .
- Jimenez, S. (17 de 11 de 2015). *Derecho por la vida* . Obtenido de Derecho por la vida : <https://derechoporlavid.com/2015/11/17/el-delito-imprudente-el-deber-objetivo-de-cuidado-debido/>
- Lexis . (2016). *Código Orgánico Integra Penal*. Quito, Ecuador: Lexis Finder .
- Lexis. (2014). *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. Quito-Ecuador: eSilec Profesional.
- Lexis. (2016). *Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte terrestre, tránsito y seguridad vial* . Quito-Ecuador: Lexis Finder.
- Maris, K. (17 de 12 de 2014). *iuskevinmatiasmoris.blogspot*. Obtenido de iuskevinmatiasmoris.blogspot: <http://iuskevinmatiasmoris.blogspot.com/2014/12/el-deber-objetivo-de-cuidado-y-su.html>
- Texis, T. (2013). *Manual práctica para la investigación de accidentes de tránsito*. México-DF México: Ubijus Editorial.
- Torio, Á. (1974). *El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos*. Santa Cruz - España: Universidad de La Laguna .
- Urbina, J. (2012). *De las penas por negligencia, impericia e imprudencia y los accidentes de tránsito*. La Maná, Ecuador: Universidad Técnica de Cotopaxi.
- Vargas, M. (2017). *El delito de femicidio en la provincia de Chimborazo durante el año 2016*. Riobamba, Ecuador: Universidad Central del Ecuador.
- Yáñez, N. (2016). *El deber objetivo de cuidado del peatón incurre en los accidentes de tránsito en el canton Rumiñahui año 2014*. Quito, Ecuador: Universidad Central del Ecuador.

ANEXOS

ANEXO 1

TABLA No 13

DELITOS CULPOSOS DE TRÁNSITO ART. 376 - 382 COIP				
	PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD	MULTA	REDUCCIÓN DE PUNTOS	MEDIDAS ALTERNATIVAS
Conducir un vehículo en estado de embriaguez o con sustancias estupefacientes ocasionando un accidente de tránsito resultando muerta una o más personas.	10 a 12 años.	Ninguna.	Revocatoria definitiva.	Responsabilidad civil y administrativa en caso de transporte público.
Ocasionar la muerte de una o más personas por infringir el deber objetivo de cuidado.	1 a 3 años.	Ninguna.	Suspensión por 6 meses.	Responsabilidad civil y administrativa en caso de transporte público.
Ocasionar la muerte de una o más personas producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas.	3 a 5 años.	Ninguna.	Suspensión por 6 meses.	Responsabilidad civil y administrativa en caso de transporte público.
Contratista particular de una obra que en la vía pública ocasione un accidente de tránsito en el que resulte muerta una o más personas.	3 a 5 años.	Ninguna.	Ninguna.	Responsabilidad civil a la entidad contratista.
Contratista público (Institución del sector público) que en la vía pública ocasione un accidente de tránsito en el que resulte muerta una o más personas.	3 a 5 años al funcionario responsable	Ninguna.	Ninguna.	Responsabilidad civil a la institución pública.
Lesiones producto de un accidente de tránsito.	Art. 152 COIP reducida en 1/4	Ninguna.	10	Responsabilidad civil del propietario del vehículo.
Lesiones producto de un accidente de tránsito cuando el conductor maneje en estado de embriaguez y bajo sustancias estupefacientes	Pena máxima del Art. 152 COIP más 1/3	Ninguna.	Suspensión por la mitad del tiempo de la	Responsabilidad civil del propietario del vehículo.

			pena	
Daños materiales producto de un accidente de tránsito mayor a 2 S.B.U. y menor de 6 S.B.U.	Ninguna.	2 S.B.U.	6	Responsabilidad civil para terceros.
Daños materiales producto de un accidente de tránsito mayor a 2 S.B.U. y menor de 6 S.B.U, cuyo conductor conduzca con licencia de conducir suspendida temporal o definitivamente.	Ninguna.	5 S.B.U.	Ninguna.	Responsabilidad civil para terceros.
Daños materiales producto de un accidente de tránsito mayor a 6 S.B.U.	Ninguna.	4 S.B.U.	9	Responsabilidad civil para terceros.
Daños materiales producto de un accidente de tránsito mayor a 6 S.B.U, cuyo conductor conduzca con licencia de conducir suspendida temporal o definitivamente.	Ninguna.	7 S.B.U.	Ninguna.	Responsabilidad civil para terceros.
Exceso de pasajeros en transporte internacional, intrarregional, interprovincial, intraprovincial.	6 meses a 1 año.	Ninguna.	Suspensión por el mismo tiempo de la pena.	Ninguna.
Conducir un vehículo de transporte público con daños mecánicos y como resultado ponga en peligro la seguridad de los pasajeros.	30 a 180 días.	Ninguna.	Suspensión por el mismo tiempo de la pena.	Responsabilidad solidaria del propietario del vehículo.

Fuente: Delitos culposos de tránsito Código Orgánico Integral Penal.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

ANEXO 2

TABLA No 14

CONTRAVENCIONES DE TRÁNSITO ART. 383 - 392 COIP					
	CLASE	PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD	MULTA	REDUCCIÓN DE PUNTOS	MEDIDAS ALTERNATIVAS
Vehículo con llantas en mal estado.	General	5-15 días	Ninguna	5	Ninguna.
Conducir bajo efectos de sustancias estupefacientes.	General	30 días	Ninguna	15	Retención Vehicular por 24H00.
Conducir en estado de embriaguez (0,3 a 0,8 gramos)	General	5 días	1 S.B.U.	5	Retención Vehicular por 24H00.
Conducir en estado de embriaguez (0,8 a 1,2 gramos)	General	15 días	2 S.B.U.	10	Retención Vehicular por 24H00.
Conducir en estado de embriaguez (superior 1,2 gramos)	General	30 días	3 S.B.U.	Suspensión 60 días	Retención Vehicular por 24H00.
Conducir sin obtener licencia.	Primera	3 días	1 S.B.U.	10	Ninguna.
Faltar de obra o palabra a un agente de policía.	Primera	3 días	1 S.B.U.	10	Ninguna.
Exceder límites de velocidad fuera rango moderado.	Primera	3 días	1 S.B.U.	10	Ninguna.
Conducir sin tener título habilitante en caso de pasajeros.	Primera	3 días	1 S.B.U.	10	Retención Vehicular por 7 días.
Conducir con licencia de diferente categoría a la exigida.	Primera	3 días	1 S.B.U.	10	Retención Vehicular por 7 días.
Competencias en la vía pública.	Primera	3 días	1 S.B.U.	10	Retención Vehicular por 7 días.
Accidente con daños materiales inferiores a 2 S.B.U.	Segunda	Ninguna.	50%	9	Ninguna.

			S.B.U.		
Conducir con licencia caducada, revocada o suspendida.	Segunda	Ninguna.	50% S.B.U.	9	Ninguna.
El menor adulto que conduzca sin compañía requerida.	Segunda	Ninguna.	50% S.B.U.	9	Ninguna.
Extranjero que brinde transporte comercial en frontera.	Segunda	Ninguna.	50% S.B.U.	9	Ninguna.
Exceder número de pasajeros o límite carga permitido.	Segunda	Ninguna.	50% S.B.U.	9	Ninguna.
Detengan o estacionen vehículos en zonas peligrosas.	Tercera	Ninguna.	40% S.B.U.	7.5	Ninguna.
Causar daños a la vía pública con el automotor o con bienes.	Tercera	Ninguna.	40% S.B.U.	7.5	Ninguna.
Derramar sustancias nocivas en la vía pública.	Tercera	Ninguna.	40% S.B.U.	7.5	Ninguna.
Transportar sustancias nocivas sin permiso o en vehículos no autorizados.	Tercera	Ninguna.	40% S.B.U.	7.5	Ninguna.
Persona que construya rompe velocidades sin autorización respectiva.	Tercera	Ninguna.	40% S.B.U.	7.5	Ninguna.
Persona que dañe la vía pública, dejen escombros o no retiren desperdicios.	Tercera	Ninguna.	40% S.B.U.	7.5	Ninguna.
Transporta a personas en baldes, estribos, pisaderas o colgados.	Tercera	Ninguna.	40% S.B.U.	7.5	Ninguna.
No portar franjas reflectivas en transporte público, comercial, independiente.	Tercera	Ninguna.	40% S.B.U.	7.5	Ninguna.
El conductor de transporte público que se niegue a prestar el servicio.	Tercera	Ninguna.	40% S.B.U.	7.5	Ninguna.
Desobedecer al agente de tránsito, semáforos y otras señales.	Cuarta	Ninguna.	30% S.B.U.	6	Ninguna.

Rebasar o adelantar en zonas peligrosas.	Cuarta	Ninguna.	30% S.B.U.	6	Ninguna.
Alterar la circulación vehicular sin autorización o avisos.	Cuarta	Ninguna.	30% S.B.U.	6	Ninguna.
Conductores escolares que no porten distintivos y luces especiales.	Cuarta	Ninguna.	30% S.B.U.	6	Ninguna.
Conductor que falte de palabra a la autoridad o agente de tránsito.	Cuarta	Ninguna.	30% S.B.U.	6	Ninguna.
Exceder los límites dentro del rango moderado.	Cuarta	Ninguna.	30% S.B.U.	6	Ninguna.
Conducir un automotor sin estar en las condiciones técnicas adecuadas.	Cuarta	Ninguna.	30% S.B.U.	6	Ninguna.
Conductor profesional que preste servicio de transporte fuera de su espacio.	Cuarta	Ninguna.	30% S.B.U.	6	Ninguna.
Propietario de vehículo que confíe su uso a persona no autorizada.	Cuarta	Ninguna.	30% S.B.U.	6	Ninguna.
Transportar objetos salientes del vehículo sin banderines rojos.	Cuarta	Ninguna.	30% S.B.U.	6	Ninguna.
El conductor de motocicleta que no utilicen las seguridades del caso.	Cuarta	Ninguna.	30% S.B.U.	6	Ninguna.
Conducir un vehículo sin placas o con placas adulteradas u ocultas.	Cuarta	Ninguna.	30% S.B.U.	6	Ninguna.
Descender una pendiente apague el motor del vehículo.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Realizar cualquier acción ilícita para evitar el pago de peajes.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Conducir un vehículo en sentido contrario a la vía de circulación.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Vehículo a diésel cuyo tubo de escape no esté	Quinta	Ninguna.	15%	4,5	Ninguna.

instalado adecuadamente.			S.B.U.		
Negar a prestar ayuda en caso de emergencia.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
No dejar libre la vía ante las señales de un vehículo de emergencia.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Dejar pasajeros en lugares no permitidos.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Abandonar el vehículo en la vía pública.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
No utilizar el taxímetro las 24 horas.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
No contar con cinturón de seguridad ni exigir su uso.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Cambio brusco de carril.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Cargar combustible prestando el servicio de transporte.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Conducir llevando en brazos a personas, animales u objetos.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Conducir un vehículo sin luces o direccionales.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Adelantar al vehículo de transporte mientras desembarque pasajeros.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Conducir un vehículo del sector público fuera de las horas de oficina.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Negar a transportar a ciclistas con sus bicicletas.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
No respetar el derecho preferente de los ciclistas.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.

Invadir la zona de los ciclistas.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Exceder la capacidad permitida de pasajeros en vehículos de dos ruedas.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Alterar la circulación y seguridad peatonal sin autorización.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Dejar en el interior del vehículo niños sin supervisión.	Quinta	Ninguna.	15% S.B.U.	4,5	Ninguna.
Circular contraviniendo las establecidas en los reglamentos de tránsito.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
No conducir por la derecha en vías de doble dirección.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Invadir la vía exclusiva de transporte rápido.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
No llevar botiquín y extintor en óptimas condiciones.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Estacionar un vehículo en espacios destinados para discapacitados.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Obstaculizar el tránsito al quedarse sin combustible	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Conductor de vehículo particular que transporte niños sin las seguridades.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
No detener el vehículo antes de cruzar una línea férrea o vía exclusiva.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Instalar sirenas en vehículo sin autorización.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
No colocar los triángulos de seguridad al sufrir un desperfecto.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Conducir un vehículo con películas anti solares	Sexta	Ninguna.	10%	3	Ninguna.

oscuras.			S.B.U.		
Utilizar el celular mientras conduce.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Incumplir las tarifas preferenciales fijadas por la ley.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
No encender las luces en horas de la noche.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Conductor o ayudante que maltrate de obra o palabra a los usuarios.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Realizar actividades deportivas en las vías públicas.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Talleres de reparación de vehículos que funcionen en la vía pública.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Instalar equipos de video o televisión que provoquen distracción.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Vehículo de transporte urbano que circule con las puertas abiertas.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Vehículo pesado que circule por zonas restringidas.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Persona que conduzca sin portar su licencia de conducir.	Sexta	Ninguna.	10% S.B.U.	3	Ninguna.
Utilizar inadecuadamente la bocina.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
Vehículo de transporte público que no posea los distintivos.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
Persona con discapacidad que no conduzca un vehículo adaptado.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
Vehículo de transporte público que no presente la lista de pasajeros.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.

No mantener distancia prudente de seguimiento.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
No utilizar el cinturón de seguridad.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
Vehículo de transporte público que no disponga de recipientes o fundas.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
Peatón que no transite por las aceras.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
Peatón que no deje libre la vía ante la señal de emergencia.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
Arrojar basura desde el interior del vehículo.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
Ejercer actividad comercial sobre la zona de seguridad o calzada.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
Ciclista o motociclista que transite en sitios no permitidos.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
Comprador de un vehículo que no registre dentro de 30 días.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
Ciclista o conductor de vehículos de tracción animal que no respete las señales.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.
Instalar luces, faros o neblineros en sitios no autorizados.	Séptima	Ninguna.	5% S.B.U.	1,5	Ninguna.

Fuente: Contravenciones de tránsito Código Orgánico Integral Penal.

Elaborado por: Edwin Daniel Ortega Almendáriz.

ANEXO 3



**UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO
FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE DERECHO**

Entrevista dirigida: Jueces de la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Riobamba.

Objetivo: Describir como el incumplimiento del deber objetivo de cuidado del chofer del transporte urbano incide en los accidentes de tránsito en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo, durante el período 2016 - 2017.

1. ¿Qué es para usted el deber objetivo de cuidado?

2. ¿En base a su experiencia, considera usted que el chofer de transporte urbano está capacitado plenamente para conducir un vehículo automotor? ¿Por qué?

3. ¿Cuál es la motivación que usted realiza al emitir una sentencia judicial a causa de la inobservancia del deber objetivo de cuidado en los accidentes de tránsito?

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN

ANEXO 4



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS CARRERA DE DERECHO

Encuesta dirigida: Choferes de Transporte Urbano de la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo.

Objetivo: Describir como el incumplimiento del deber objetivo de cuidado del chofer del transporte urbano incide en los accidentes de tránsito en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo, durante el período 2016 - 2017.

Instructivo: Señale con una X la respuesta correcta

1. **¿Usted como chofer profesional conoce que es el deber objetivo de cuidado?**

Si () No ()

2. **¿Dentro de su trabajo ha ocasionado y/ o sufrido algún accidente de tránsito?**

Si () No ()

3. **¿Ha recibido usted capacitaciones en materia de tránsito, transporte terrestre y seguridad vial?**

Si () No ()

4. **¿Cuánto tiempo de experiencia posee usted como chofer profesional?**

Menos de 5 años ()

Menos de 10 años ()

Más de 10 años ()

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.

ANEXO 5



UNIVERSIDAD NACIONAL DE CHIMBORAZO

FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS Y ADMINISTRATIVAS CARRERA DE DERECHO

Encuesta dirigida: Abogados en libre ejercicio.

Objetivo: Describir como el incumplimiento del deber objetivo de cuidado del chofer del transporte urbano incide en los accidentes de tránsito en la ciudad de Riobamba, provincia de Chimborazo, durante el período 2016 - 2017.

Instructivo: Señale con una X la respuesta correcta

1. **¿Ha patrocinado casos de accidentes de tránsito?**

Si () No ()

2. **¿Conoce usted que es el deber objetivo de cuidado?**

Si () No ()

3. **¿Considera usted que el chofer de transporte urbano está capacitado plenamente para conducir un vehículo automotor?**

Si () No ()

4. **¿Considera adecuada la motivación que realizan los jueces penales al emitir una sentencia judicial por la inobservancia del deber objetivo de cuidado en los accidentes de tránsito?**

Si () No ()

GRACIAS POR SU COLABORACIÓN.