

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA

Pontificia Universidad Católica del Ecuador

Facultad de Jurisprudencia

Escuela de Derecho

Plan de disertación previo a la obtención del título de abogado

Tema del trabajo de titulación:

Accidentología vial: causalidades con alta incidencia en el Distrito Metropolitano de Quito en el último semestre de 2023 y los medios de prueba pertinentes en los delitos de tránsito.

Autora:

Yulissa Alejandra Rueda Abad

Docente sugerido para la dirección:

Pedro Lucas Guadalupe Oñate

Dedicatoria

A mi ángel en el cielo, Segundo Abad por guiar mis pasos, impulsar mis sueños y darme ánimos en cada instante de mi vida estudiantil y personal.

A mi segundo padre John Quishpe, por su apoyo incondicional y constante a lo largo de mi vida, enseñándome a ser independiente y por cuidar de mí siempre.

A mis abuelas Mariana y Narcisa, por estar a mi lado y brindarme alegrías con su compañía, palabras de aliento y abrazos en todas las ocasiones que necesite de ellas.

Y, especialmente, a Paulina Abad, por ser mi mayor inspiración, por su paciencia, amor y apoyo en cada etapa de mi vida.

Este meta es el reflejo de todas las personas que me han brindado su compañía y fortaleza para llegar a cumplirla.

Agradecimiento

En primer lugar, agradezco a Dios por darme la sabiduría y perseverancia necesaria para alcanzar esta meta.

A mis padres, Paulina Abad y John Quishpe, quienes han sido mi principal motor a lo largo de mi vida. Gracias por su amor incondicional, por su paciencia y su ejemplo de seres humanos y profesionales. Este logro es más suyo que mío.

A mi Padre, Juan Carlos Rueda, por ser mi apoyo emocional constante, por siempre creer en mí y por ser mi fuente de apoyo en cada momento difícil.

A mi tutor de tesis, Pedro Guadalupe, por tener paciencia, por su guía, por sus conocimientos y confianza en todo el desarrollo de esta presente investigación. Su dedicación fue clave para culminar esta investigación.

A mi mejor amiga, Dayana Copara, por su ánimo, compañía, y por compartir conmigo todos los retos positivos y negativos a lo largo de este camino.

Resumen

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo principal, identificar las causalidades con mayor incidencia que provocan accidentes de tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito. Dichos accidentes son provocados por conductores, pasajeros o peatones que, vulneran el deber objetivo de cuidado mediante la imprudencia, negligencia, impericia, entre otras causas, con resultados graves como la pérdida de vidas humanas, lesiones graves o daños a la propiedad pública o privada. Estos delitos culposos de tránsito se encuentran tipificados en el Código Orgánico Integral Penal, se dispone sanciones para las personas que adecuen su conducta de manera culposa a un caso en concreto.

Los delitos culposos de tránsito son, en su mayoría, consecuencia directa de la imprudencia, negligencia o impericia de los conductores, pasajeros o peatones involucrados. Identificar la causa basal y las causas concurrentes en estos delitos es fundamental para determinar la responsabilidad de cada sujeto procesal y establecer la materialidad del hecho.

La relevancia de estos elementos radica en la necesidad de individualizar la conducta culposa y establecer un nexo causal claro entre dicha conducta y el resultado dañoso. En este contexto, los procedimientos en materia de tránsito deben ser ágiles y eficaces, garantizando la plena vigencia del derecho a la defensa y la tutela judicial efectiva. Para ello, es indispensable que los medios de prueba presentados en la audiencia sean pertinentes, claros y contundentes, a fin de permitir al juez valorar de manera objetiva las circunstancias del caso.

Abstract

The main objective of this research is to identify the most prevalent causes of traffic accidents in the Metropolitan District of Quito. These accidents are caused by drivers, passengers, or pedestrians who violate the objective duty of care through negligence, recklessness, lack of skill, among other causes, resulting in serious consequences such as loss of human life, serious injuries, or damage to public or private property. These culpable traffic offenses are typified in the Comprehensive Organic Criminal Code, which provides sanctions for individuals whose conduct culpably fits a specific case.

Culpable traffic offenses are, for the most part, a direct consequence of the negligence, recklessness, or lack of skill of the drivers, passengers, or pedestrians involved. Identifying the root cause and the contributing causes in these offenses is fundamental to determining the liability of each party involved in the proceedings and establishing the material elements of the crime. The relevance of these elements lies in the need to individualize the culpable conduct and establish a clear causal link between such conduct and the harmful result. In this context, traffic proceedings must be agile and efficient, guaranteeing the full exercise of the right to defense and effective judicial protection. To this end, it is essential that the evidence presented at the hearing be relevant, clear, and compelling, in order to allow the judge to assess the circumstances of the case objectively.

Keywords: recklessness, negligence, incompetence, non-observance

Tabla de contenido

1. Introducción.....	7
2. Sección 1: Causalidades con mayor incidencia en los delitos de tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito en el último semestre de 2023.....	9
2.1 Imprudencia.....	12
2.2 Negligencia.....	14
2.3 Impericia.....	14
2.4 Inobservancia.....	15
2.5 Triángulo Accidentológico.....	16
2.6 Factor Humano.....	16
2.7 Factor de circulación vial / ambiental.....	18
2.8 Factor mecánico.....	20
3. Sección 2: Los medios de prueba pertinentes y eficaces en el proceso penal en los delitos culposos de tránsito.....	23
4. Conclusiones.....	32
5. Recomendaciones.....	35
6. Bibliografía.....	38

1. Introducción

La problemática de la siniestralidad vial en el Distrito Metropolitano de Quito adquiere una dimensión jurídico-penal, al implicar la comisión de delitos que atentan contra la vida, la integridad física y el patrimonio de las personas. Los accidentes de tránsito, además de sus consecuencias sociales, generan una serie de responsabilidades civiles y penales.

Según los porcentajes establecidos en el informe de estadísticas del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2023), en el año 2023 se registraron 20,994 siniestros de tránsito, lo que equivale a un promedio de 745 accidentes viales mensuales. Estos datos resaltan la urgencia de analizar este fenómeno desde una perspectiva jurídica y social, identificando las principales causalidades que producen el incremento de los accidentes de tránsito y proporcionando soluciones viables para reducir los siniestros de tránsito.

Esta investigación busca identificar las causalidades con mayor incidencia que provocan los delitos de tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito. A partir de la revisión de expedientes físicos en la Unidad Judicial de tránsito, expedientes virtuales en el sistema público SATJE, perteneciente al Consejo de la Judicatura, y encuestas emitidas por el INEC y la Agencia Metropolitana de Tránsito. En esta línea, se analizarán tres categorías de delitos de tránsito ocurridos entre los meses de julio y diciembre de 2023: lesiones causadas por accidentes de tránsito, muerte culposa y muerte causada por conductores en estado de embriaguez o sustancias estupefacientes.

El objetivo principal de esta investigación es contribuir a la mejora de la seguridad vial en el Distrito Metropolitano de Quito. Para ello, se analizarán tanto las causas de los accidentes de tránsito como los aspectos jurídicos relacionados con la determinación de responsabilidades. A través del estudio de los medios de prueba utilizados en los procesos

penales por delitos de tránsito, se busca no solo fortalecer el sistema de justicia, sino también identificar las áreas de oportunidad para la prevención de futuros siniestros. La estructura de esta investigación consta de dos secciones principales. La primera, identifica las diversas causas de los accidentes de tránsito, llegando a una conclusión de manera específica respaldada por datos estadísticos, durante el periodo de estudio. La segunda, determina los medios de prueba establecidos en el Código Orgánico Integral Penal (COIP , 2014), desarrollando cada uno de ellos con detalle.

Finalmente, se proponen estrategias legales y operativas para implementar las recomendaciones y garantizar su efectividad en el marco normativo vigente.

2. Sección 1: Causalidades con mayor incidencia en los delitos de tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito en el último semestre de 2023.

La Organización Mundial de la Salud, según el informe de fecha 13 de diciembre de 2023, señala que la cifra anual de fallecidos por accidentes de tránsito es de 1,19 millones de personas, lo que significa que, esta clase de accidentes provoca la muerte de, aproximadamente, una persona cada dos minutos y producen más de 3200 muertes al día. Estos accidentes siguen siendo la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 a 29 años (OMS, 2023).

Esto nos da un panorama visible y claro entre la accidentología vial ya que establece una fuerte problemática para la sociedad. Los accidentes de tránsito abarcan uno de los primeros puestos de mortalidad en Latinoamérica, construyendo una crisis sanitaria donde la conducta del conductor, peatón o pasajero recae en una acción u omisión culposa.

En el Distrito Metropolitano de Quito, la accidentología vial es una problemática cotidiana y con alta incidencia, donde el accidente o siniestro vial da como resultado infracciones de tránsito, las cuales en nuestra legislación se clasifican en contravenciones o delitos de tránsito.

En esta ocasión el punto central de la investigación son los delitos culposos en materia de tránsito, los mismos que tienen consecuencias como la pérdida de vidas, lesiones temporales o permanentes en las víctimas, así como daños materiales tanto a la propiedad pública y privada. Por ello es necesario establecer lo que es un accidente de tránsito en nuestra legislación.

Según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, define al accidente de tránsito como:

Todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno. (RLTTTSV, 2012)

Se puede establecer que estas acciones y omisiones son promovidas por conductores, pasajeros o peatones imprudentes ya que se vulnera el deber objetivo de cuidado, es decir no existe un debido cuidado en el accionar y de manera culposa aparece un resultado imprudente que genera diversos tipos de daños o consecuencias.

De acuerdo con (Zaffaroni, 2019) indica que la conducta culposa en los delitos de tránsito no solo tiene el pilar de la violación del deber objetivo de cuidado, sino que la actitud negligente del conductor implica una falta de precaución en un caso en concreto. En este sentido, es necesario conocer cuál es el significado de la palabra actitud, según él (Diccionario de la Lengua Española) la actitud se refiere a la postura del cuerpo, especialmente cuando se expresa un estado de ánimo. Por tanto, la actitud que tiene el conductor, peatón o pasajero puede restar la importancia del deber objetivo de cuidado e impulsar o sumar a que se produzca un daño que recae en los distintos delitos de tránsito que se encuentran establecidos en el Código Orgánico Integral Penal.

Los delitos culposos de tránsito son causados por la vulneración directa del deber objetivo de cuidado, entre estos delitos tenemos: 1) la muerte culposa por conductor en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, 2) muerte culposa, 3) muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra, 4) lesiones causadas por accidentes de tránsito, 5) daños materiales, 6)

exceso de pasajeros en transporte público y 7) daños mecánicos previsibles en transporte público.

Después de determinar los delitos de tránsito tipificados en nuestra legislación, es importante definir lo que es el deber objetivo de cuidado y cuando es vulnerado. Según el autor (Yavar, Casuísticas de Infractores de Tránsito, 2020) menciona que el deber objetivo de cuidado es el cuidado que debe tener el conductor, pasajero o peatón para evitar el daño a bienes jurídicos públicos o privados. Es decir, vulnera la debida diligencia ya que es obligación de prestar el cuidado debido para evitar recaer en los delitos de tránsito.

Por consiguiente, vulnerar el deber objetivo de cuidado, es infringir lo que el conductor, pasajero o peatón debería hacer, dando como resultado un delito culposo. Este delito por ningún motivo tendría que ser ocasionado con dolo, es decir, no cabría la intención de provocar un daño, ya que el dolo se compone de una intención, voluntad y conocimiento ante una acción que vulnera los derechos de una persona. Es importante destacar que, si el dolo está presente, ya no podría ser considerado un delito culposo, y, en consecuencia, estaríamos fuera del ámbito de estudio de este trabajo.

En efecto, el infringir el deber objetivo de cuidado produce que se tome en cuenta la teoría finalista, considerando que la culpa tiene el sujeto que con base de su acción u omisión del cuidado requerido da origen a un resultado no querido, el mismo que lesiona sin justa causa el derecho tutelado por la ley (Yavar, Casuísticas Tránsito, 2020, p. 12).

Entonces, para que exista un accidente o siniestro de tránsito, el conductor, pasajero o peatón vulnera el deber objetivo de cuidado y esto provoca un resultado que puede tener distintas consecuencias.

No obstante, es indispensable recalcar que para determinar cuál es el origen del accidente es necesario determinar la causa basal y la causa concurrente, con ello se establece la culpabilidad o no del infractor e incluso las causas que originan el siniestro.

Según (Roxin, 1997) define a la causa basal como: aquella causa que, de no haber existido, el resultado no se habría producido en la forma en que se produjo. Es decir, es la causa que interviene de forma directa para que se produzca el siniestro de tránsito y sin la cual no se producía.

En cambio, la causa concurrente, según (Asúa, 1964) define a esta causa como: aquellos factores, que, aunque no son la causa principal, contribuyen de manera significativa al resultado final. En otras palabras, es aquella circunstancia que por su sola presencia no producen el accidente, pero sin embargo si ayuda a que suceda.

Esto abre las puertas para determinar las casuísticas que producen los delitos de tránsito en el Distrito Metropolitano de Quito, en el último semestre de 2023. Y con ello determinar el porcentaje real de la accidentología vial.

2.1 Imprudencia

Para que exista la imprudencia en los delitos de tránsito se debe vulnerar el deber objetivo de cuidado. Según el tratadista argentino Eugenio Raúl Zaffaroni, establece como requisitos para que la conducta sea de tipo culposa lo siguiente: 1.- que una persona viole un deber objetivo de cuidado, 2,- cause un resultado lesivo de un bien jurídico y 3.- que la violación del deber sea determinante en un resultado (Zaffaroni, 2019).

De lo anteriormente expuesto podemos determinar que la imprudencia es un sinónimo de la falta del deber objetivo de cuidado, ya que es una manifestación de una acción u omisión

en el momento del hacer o no hacer algo, consiste en ejecutar actos peligrosos sin la intención de dañar a un tercero.

La imprudencia al conducir se manifiesta en un exceso de confianza que genera una falsa sensación de seguridad. Un ejemplo común en el Distrito Metropolitano de Quito son las carreras o 'piques' entre medios de transporte público, que evidencian esta problemática.

Según el autor (Corcoy, 2017, p. 25) la imprudencia es un elemento subjetivo donde es todo aquello que el sujeto conoce, o debería conocer sobre las circunstancias que concurren en un determinado caso y sobre su propia capacidad, en particular, sobre la peligrosidad que entraña la situación creada.

Bajo este mismo escenario la imprudencia es la ignorancia del riesgo, la misma que va de la mano de la conducta del sujeto que en este caso sería del conductor, pasajero o peatón, los cuales deben de tener un comportamiento eficaz para evitar cometer delitos de tránsito. Se debe tomar en cuenta que el conductor en todo momento tiene que ser una persona apta de controlar el vehículo, tiene la obligación de adoptar las medidas necesarias para una seguridad vial eficaz.

De acuerdo con la información recopilada por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) los siniestros de tránsito en el año 2023 se redujeron en un 3.43%, los heridos por siniestralidad bajaron en 2.11% y los fallecidos se incrementaron en 7.7 puntos porcentuales, con relación al año 2022 (ANT, 2023). Con esto se corrobora que la imprudencia en la que los conductores, pasajeros o peatones incurren es un factor que incide y provoca distintos resultados en los delitos de tránsito a comparación de años anteriores, siendo así la imprudencia del conductor el punto eje para dar origen y apertura a distintas lesiones, daños materiales e incluso la muerte.

2.2 Negligencia

Según (Valderrama, 2023) negligencia es la conducta en la cual aparece el olvido y la desatención o la deficiencia en una situación conocida o inesperada, es decir es una omisión a los deberes que le incumben a cada uno frente a una situación determinada. Por tanto, la atención es un requisito indispensable que necesita el conductor, el pasajero o el peatón al momento de manejar o circular por una vía, ya que la distracción de cualquier tipo podría causar un accidente de tránsito.

Por ejemplo, es una negligencia que un conductor se olvide de accionar el freno de mano, al parar el vehículo en la pendiente de una vía de circulación. En pocas palabras, la negligencia es la desidia frente al cumplimiento del deber objetivo de cuidado por falta de atención o de sensibilidad.

2.3 Impericia

El conductor, pasajero o peatón que tiene una buena educación vial, tiene experiencia en el manejo y conocimiento de las normas de tránsito, será menos susceptible a vulnerar el deber objetivo de cuidado y podrá a su vez afrontar con éxito las diferentes situaciones que pueden ocurrir en la vía de circulación, realizando maniobras adecuadas con el afán de no obtener resultados peligrosos para la seguridad vial.

Sin embargo, según (Valderrama, 2023) el conductor debe de tener la habilidad técnica y profesional llamada “pericia” para conducir. Ya que el sujeto que adolece de aquella técnica no le permitirá afrontar con éxito las situaciones difíciles que se le presente.

La impericia se puede definir como la falta de conocimiento, entrenamiento o práctica que se exige para cierto acto o actividad, es visto como la ineptitud para realizar alguna tarea ya que falta experiencia o habilidades.

Cuando una persona o en este caso un conductor se enfrenta en una situación desconocida, el riesgo de un accidente se incrementa, por el hecho de que esta persona tiende a tomar decisiones riesgosas por la falta de conocimiento (Patricio, 2021).

La impericia al conducir, evidenciada por un desconocimiento profundo de las normas de circulación y una falta manifiesta de habilidad, constituye una conducta negligente y reprochable.

(Creus, 2004, p. 180) manifiesta que la impericia es la falta de cumplimiento de las normas de cuidado específicas en un caso en concreto, esto puede ser por una acción u omisión que una persona razonable hubiera tenido y esta resulta en un daño.

Con ello se determina que la impericia es una causa que puede provocar lesiones, muertes, daños materiales, puede conllevar multas y sanciones, pero sobre todo es una causa que produce que el conductor, pasajero o peatón concurra en la falta objetiva de cuidado.

2.4 Inobservancia

Las leyes, reglamentos y normas están a disposición del pueblo y para el pueblo, es por ello que, en este aspecto, la inobservancia según (Valderrama, 2023) se presenta cuando una persona viola reglas de conducta específicas impuestas por el Estado o por funcionarios competentes.

La Constitución de la República del Ecuador reconoce el derecho a la seguridad vial como un derecho fundamental de los ciudadanos. En concordancia con este principio, se ha desarrollado un marco normativo específico, compuesto por leyes y reglamentos, cuyo objetivo primordial es regular la circulación vial, garantizando la seguridad de todos los usuarios de la vía.

Sin embargo, la inobservancia de las normas de tránsito puede tener consecuencias graves. Por ejemplo, una infracción aparentemente menor, como el exceso de velocidad, puede derivar en un delito de tránsito si se produce un accidente con resultado de muerte.

En este sentido, es evidente que la falta de respeto a las normas de tránsito no solo constituye una contravención administrativa, sino que puede generar una responsabilidad penal cuando se causan daños a terceros.

Esta situación pone de manifiesto la importancia de una cultura vial que promueva el respeto por las normas y la responsabilidad individual en la conducción. Solo a través de una combinación de medidas legales, educativas y de control se podrá reducir significativamente el número de accidentes de tránsito y garantizar la seguridad vial de todos los ciudadanos.

2.5 Triángulo Accidentológico

(Haddon, 1960) propuso el triángulo de la accidentalidad como un modelo conceptual para analizar los accidentes de tránsito. Este modelo permite identificar los factores humanos, vehiculares y ambientales que convergen en un siniestro vial.

Para el presente estudio, resulta fundamental considerar que, más allá de las causas específicas de cada accidente, existen tres categorías generales de factores que influyen en su ocurrencia: el factor humano, el factor vial o ambiental y el factor mecánico.

Según Haddon, estos tres factores interactúan de manera compleja en la génesis de un accidente. Su identificación precisa es esencial para determinar tanto la causa basal como las causas concurrentes del siniestro, lo cual resulta crucial para establecer responsabilidades y diseñar medidas preventivas adecuadas.

2.6 Factor Humano

Según (Yavar, 2020, p. 30) el factor humano son, como tal, el conductor, el pasajero o el peatón, quienes adoptan las conductas o actitudes que provocan las causas que dan como origen a un siniestro de tránsito.

Este factor es muy importante, porque la persona está sujeta a comportamientos, emociones o actitudes, de las cuales dependerá para ser un conductor, pasajero o peatón temerario o responsable al momento de circular por las vías.

Bajo mi criterio el factor humano es altamente relevante para evitar la vulneración del deber objetivo de cuidado ya que el conductor, pasajero o peatón, es el dueño de su conducta y, por ende, debe tener la capacidad emocional, mental y física para evitar adecuar su conducta en un hecho riesgoso que atente contra su vida o contra la de un tercero, provocando en este caso un accidente de tránsito.

El factor humano es un componente crucial en la ocurrencia de accidentes de tránsito. La personalidad, la actitud y las emociones del conductor influyen significativamente en su comportamiento al volante. Distracciones, fatiga, sueño, estrés, ira, tristeza y otras circunstancias más pueden alterar la percepción de la realidad y la capacidad de reacción del conductor, aumentando así el riesgo de un siniestro vial.

Según (González, 2014) una distracción puede venir de algo que el conductor oiga, sienta, toque o piense, que aleja su mente o a veces su vista de aquello a que debe poner toda su atención, por ejemplo, encender un cigarrillo, hablar por teléfono, enviar mensajes, una piedra en el parabrisas, un anuncio publicitario y carteles.

Este tipo de distracciones obtienen como resultado un accidente de tránsito provocando lesiones, daños a la propiedad pública o privada, e incluso la muerte del conductor o de terceros. Por ello es recomendable manejar sin distracciones, con mucha prudencia y precaución.

En el mismo margen, los peatones también pueden ser sancionados por ser causantes de un delito de tránsito, esto se encuentra determinado en el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial (RLTTTSV, 2012) en el siguiente artículo:

Art. 373.- Cuando el responsable del accidente no sea la o el conductor de un vehículo sino la o el peatón, pasajero, controlador u otra persona, será sancionado, según las circunstancias de la infracción, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a las o los conductores infractores.

Por ejemplo, existen peatones que no tienen prudencia por estar de apuro y cruzan la calle sin ver a los lados, o ni siquiera utilizan el puente peatonal, provocando accidentes de tránsito.

2.7 Factor de circulación vial / ambiental

Según (Yavar, 2020), el factor de circulación vial incluye todo lo que existe en el área denominada vía, constituida por acera y calzada, donde conductores, pasajeros o peatones ejercen su derecho al transporte y se garantiza la seguridad vial.

La legislación ecuatoriana, conforme al Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (RLTTTSV, 2012), define la vía como la zona de uso público o privado destinada al tránsito de vehículos, personas y animales, sujeta a disposiciones legales, reglamentarias y de señalización.

Por ende, el Estado tiene la obligación de proteger a las personas y bienes que se trasladan mediante las vías de circulación en el territorio ecuatoriano. Además, se debe garantizar el cumplimiento de las leyes, reglamentos y señalización vial, asegurando su buen uso. Esta obligación incluye: a) La adecuada construcción y mantenimiento de las vías y b) La designación de organismos especializados responsables de estas labores.

De acuerdo con el artículo 320 del (RLTTTSV, 2012): Toda vía a ser construida, rehabilitada o mantenida deberá contar en los proyectos con un estudio técnico de seguridad y señalización vial temporal adecuada al tipo de intervención, duración de la misma y flujo vehicular. Asimismo, en caso de incumplimiento, el artículo 321 del mismo cuerpo normativo, establece sanciones como multas, modificaciones o la rescisión de contratos de construcción de vías.

Bajo la misma línea, el Estado también regula los delitos culposos de tránsito, con la meta de precautelar la integridad física de conductores, pasajeros y peatones. La mayoría de los accidentes de tránsito ocurren por negligencia en el deber objetivo de cuidado, siendo los conductores los principales responsables y sancionados en este tipo de casos.

Según los Profesionales en Gestión Integral de Riesgo (ProGir, 2019), la misión de la seguridad vial es prevenir los accidentes de tránsito, ya que una de las principales causas de muertes y discapacidades son los siniestros de tránsito. Es indispensable aprender sobre la seguridad vial con el afán de fomentar el respeto y protección de la vida propia y ajena en las vías públicas o privadas.

Sin embargo, en el Distrito Metropolitano de Quito, muchas vías no cumplen con los requisitos previos de señalización y mantenimiento. Esto incrementa la probabilidad y el porcentaje de accidentes de tránsito, especialmente en zonas concurridas como la Avenida Simón Bolívar, donde se registran constantes delitos de tránsito como: muertes culposas, lesiones graves, conductores en estado de embriaguez y daños materiales, generando altos costos en atención de emergencias y servicios de salud.

En este sentido, según (Peñalva, 2000) un trazado peligroso, acompañado de una señalización defectuosa, puede explicar, en algunos casos, el incremento de accidentes de tránsito, aunque la mayoría de las veces el error humano sigue siendo una causa frecuente.

En cambio, el factor ambiental, según (Yavar, 2020), las condiciones climáticas como la lluvia, la niebla, el humo, entre otros, alteran la acción del vehículo, donde la mayoría de conductores no toman las debidas precauciones ante estos fenómenos naturales, lo que sin duda aumenta el riesgo de siniestros de tránsito.

Por lo que, en el Distrito Metropolitano de Quito, los accidentes de tránsito se incrementan en las temporadas de lluvia, como lo argumenta (Machado, 2023). La Agencia Nacional de Tránsito señala que el número de accidentes es mayor en esta época debido a la pérdida de control del vehículo en vías mojadas.

Este tipo de factores provocan distintos tipos de lesiones que generan pérdidas económicas significativas debido al costo de tratamiento médico para las víctimas, la pérdida de productividad por las personas fallecidas o discapacitadas e incluso el impacto en la vida familiar, porque los familiares deben invertir tiempo en el cuidado de los lesionados. (OMS, Traumatismos causados por el tránsito, 2023).

Además, los conductores y peatones deben respetar el deber objetivo de cuidado para evitar producir daños a los bienes públicos o privados. De lo contrario, las consecuencias son: gastos judiciales, lesiones graves, daños materiales, congestión vehicular y, la más grave, la pérdida de vidas humanas.

Por lo tanto, el factor de la circulación vial y el factor ambiental son determinantes para la prevención de accidentes de tránsito, sumándole a esto, la responsabilidad del Estado, mediante los organismos competentes, garantizando vías seguras, mientras que los conductores, pasajeros o peatones deben actuar con responsabilidad y prudencia para preservar su integridad y la de terceros.

2.8 Factor mecánico

Este factor hace referencia al vehículo, según el triángulo accidentológico este factor es uno de los más importantes, ya que está constituido por las fallas provenientes del vehículo, lo cual provocará un accidente de tránsito y vulnera el deber objetivo de cuidado.

En este sentido, el estado mecánico del vehículo desempeña un papel fundamental en la seguridad vial. El (REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIA, 2012), en su artículo 306 establece lo siguiente:

Art. 306.- Los propietarios de vehículos automotores están obligados a someter los mismos, a revisiones técnico-mecánicas en los centros de revisión y control vehicular.

El reglamento detalla los requisitos técnicos que deben cumplir los vehículos para circular por las vías, incluyendo el adecuado funcionamiento de los frenos, las luces, los neumáticos, entre otros elementos necesarios. Al cumplir con estas disposiciones, no solo se garantiza que los conductores cuiden de su propia seguridad, sino también la de los usuarios de la vía, creando así un entorno vial confiable.

Ahora bien, cabe destacar los aspectos básicos para que un vehículo pueda transitar en la vía, ya que tan solo así el Estado garantiza que se cumpla los mecanismos para una buena convivencia vial, además de cuidar de las fallas mecánicas que podría tener un vehículo. El (RLTTTSV, 2012) establece que los objetivos que tiene la revisión técnica vehicular son:

Artículo 310.- 1. Garantizar las condiciones mínimas de seguridad de los vehículos, basados en los criterios de diseño y fabricación de los mismos; además, comprobar que cumplan con la normativa técnica que les afecta y que mantienen un nivel de emisiones contaminantes que no supere los límites máximos establecidos en la normativa vigente INEN; 2. Reducir la falla mecánica; 3. Mejorar la seguridad vial; 4.- Mejorar la capacidad de operación del vehículo...

Lamentablemente, aun con la existencia de normas, reglamentos y de los riesgos asociados, la mayoría de los conductores no cumplen con sus obligaciones de mantenimiento vehicular. Esta negligencia implica un grave peligro para la seguridad vial, ya que un vehículo en mal estado aumenta el porcentaje de riesgo para sufrir un accidente, con resultados fatales. La falta de mantenimiento no solo puede ocasionar una infracción a las normas de tránsito, sino que esto puede originar responsabilidades penales en el caso de causar daños a terceros.

3. Sección 2: Los medios de prueba pertinentes y eficaces en el proceso penal en los delitos culposos de tránsito.

En la legislación ecuatoriana se encuentra tipificado en el Código Orgánico Integral Penal los delitos de tránsito, los mismos que se dividen en contravenciones y delitos. El primero se juzga mediante un proceso expedito y el segundo mediante proceso directo u ordinario.

Pero vale la pena resaltar que para la presente investigación se tomara en cuenta únicamente a los delitos de tránsito, los cuales son juzgados bajo procedimiento directo cuando el delito no tiene como resultado la muerte y la sanción tiene una pena inferior a 5 años, además si existen daños materiales ya sea a la propiedad pública o privada, el daño producido supere un valor de 30 salarios básicos unificados del trabajador.

Por otro lado, tenemos el procedimiento ordinario, el cual juzga delitos de tránsito que hayan ocasionado la pérdida de la vida o se haya provocado daños materiales que superen los 30 salarios básicos unificados del trabajador.

Ahora bien, en cualquiera de los dos procesos se requieren justificar las pruebas pertinentes y necesarias para demostrar la inocencia o culpabilidad del procesado, además de determinar la responsabilidad y materialidad del delito culposo, por ello, el (COIP , 2014) señala en su artículo Art. 498 a los medios de prueba, los cuales son: 1. El documento 2. El testimonio y 3. La pericia.

Por consiguiente, la valoración de la prueba en materia de tránsito en Ecuador presenta particularidades que merecen un análisis detallado. Si bien la normativa vigente establece un marco general para la admisión y valoración de los medios probatorios, su aplicación en casos concretos puede generar cierta diversidad interpretativa.

Los delitos de tránsito, al implicar una conducta culposa que infringe el deber objetivo de cuidado, requieren de una rigurosa valoración probatoria para determinar la responsabilidad del agente. A través de los medios de prueba, se busca establecer el nexo causal entre la conducta del infractor y el resultado dañoso producido, ya sea la muerte, lesiones o daños materiales.

Según (Cabanellas, 2014), la prueba es el instrumento mediante el cual se demuestra la verdad de un hecho. En el ámbito penal, su finalidad, según el artículo 453 del Código Orgánico Integral Penal (COIP, 2014), es llevar al juzgador al convencimiento sobre los hechos y la responsabilidad del acusado.

Es fundamental destacar que la prueba debe cumplir con el requisito del nexo causal, establecido en el artículo 455 del COIP. Esto significa que debe existir una relación directa y comprobable entre la conducta del acusado y el resultado dañoso.

El (COIP, 2014), en su artículo 498, establece como medios de prueba principales el documento, el testimonio y la pericia. La elección del medio de prueba más adecuado dependerá de las características de cada caso y de los hechos que se pretenden probar.

La valoración de la prueba en delitos de tránsito es un proceso complejo que requiere de un análisis cuidadoso y exhaustivo de los elementos probatorios. Los jueces deben tener en cuenta las particularidades de cada caso, así como los principios generales del derecho probatorio, para emitir una resolución justa y fundamentada.

En este sentido, en las siguientes secciones, se analizarán los medios de prueba utilizados en los siguientes tipos de delitos: 1) lesiones causadas por accidente de tránsito, 2) muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias psicotrópicas sujetas a fiscalización y 3) muerte culposa.

Para probar la existencia de un delito culposo de tránsito, el fiscal debe presentar al juez los medios de prueba necesarios (documentales, testimoniales o periciales) que permitan establecer la responsabilidad o no del procesado.

En virtud de eso, las pruebas documentales se definen según (Echandía, 2021) como toda cosa que sirve de prueba histórica de manera indirecta y representativa de un hecho, en otras palabras, es todo instrumento que sea producto de un acto de una persona, perceptible al sentido de la vista y el tacto que sirve para representar y demostrar un hecho.

Por lo tanto, el medio de prueba documental posee un soporte físico, el mismo que se incorpora al proceso penal mediante informes, contratos, certificados, entre otros. Cabe destacar que la prueba documental cuenta con reglas, que se encuentran establecidas en el artículo 499 del COIP.

En este sentido, los documentos que no tengan un nexo causal o relación alguna con el accidente de tránsito, en el caso en concreto, serán excluidos, ya que se debe argumentar, justificar y exhibir la utilidad de la prueba. Por lo contrario, cuando se admite una prueba documental debe constar con el avalúo y certificación de la entidad correspondiente.

En esta clase de prueba cabe el contenido digital, el mismo que siempre debe contar con la cadena de custodia respectiva, con el objetivo de que la prueba pueda ser analizada, reproducida y extraída. Esto también se encuentra regulado en el COIP en los artículos 456 y 500.

Como parte de la investigación, se realizó la visita a la Unidad Judicial de Tránsito, la cual está ubicada en la Avenida Pradera y Diego de Almagro, específicamente en el Juzgado Número Siete, a cargo del Dr. Víctor Romero Zumárraga. Durante esta visita, se obtuvo acceso a la revisión de expedientes, lo que permitió identificar las pruebas documentales pertinentes que se usan en los delitos culposos de tránsito. Estos son:

El parte policial o parte informativo del Agente de tránsito, informe pericial de reconocimiento técnico mecánico, versión de los testigos, versión del procesado, informe de reconocimiento del lugar de los hechos, informe médico legal, acta de levantamiento de cadáver, informe técnico ocular de accidente de tránsito, informe pericial del reconocimiento técnico mecánico y avalúo de daños, informe pericial del contenido de video, actas de retención vehicular de los vehículos involucrados, autopsia médico legal realizada a los cadáveres víctimas del accidente de tránsito, informe técnico integral de los sistemas de frenos, formulario único de cadena de custodia, de los CD y de los videos de cámaras de vigilancia.

Los informes periciales constituyen un elemento fundamental en la determinación de la responsabilidad en los delitos de tránsito. Estos documentos, que con frecuencia se presentan en formato digital, ofrecen un sustento técnico y científico que resulta crucial para el juez al momento de evaluar la culpabilidad o inocencia de un imputado. Particularmente valiosos son aquellos informes que cuentan con un sólido respaldo documental.

Por otro lado, los certificados médicos emitidos por profesionales de la salud acreditados, ya sean de instituciones públicas o privadas, revisten una importancia significativa, especialmente en los casos de lesiones causadas por accidentes de tránsito. Estos documentos permiten corroborar la gravedad de las lesiones sufridas por la víctima y cuantificar el daño ocasionado, aportando así elementos objetivos al proceso judicial.

La prueba testimonial, según el Código Orgánico Integral Penal (COIP, 2014), es un medio procesal que permite determinar declaraciones de la persona procesada, víctima o de testigos que han presenciado un hecho en específico o a su vez conocen las circunstancias vinculadas con un accidente de tránsito.

Es decir, la prueba testimonial puede definirse como la declaración formal que un testigo emite bajo juramento ante una autoridad judicial competente, en este caso, un Juez de Tránsito. Esta modalidad probatoria tiene como finalidad verificar los hechos acontecidos en un lugar y momento específicos, proporcionando a las partes procesales elementos de prueba directa sobre el siniestro de tránsito investigado.

De acuerdo con (Degreef, 1998) el testigo es aquella persona que estuvo presente en el momento o acto determinado. No obstante, el testimonio solo resulta relevante cuando tiene un nexo causal con los hechos que se le imputan al procesado y con el caso en concreto. En materia de tránsito, esto es indispensable, pues los testigos deben ser presenciales, en otras palabras, tienen que haber estado en el lugar de los hechos y haber observado directamente el desarrolló del accidente de tránsito.

Este tipo de declaraciones rendidas en el momento procesal oportuno son fundamentales para que el Juez obtenga un criterio más formado sobre los hechos relatados por los distintos testimonios.

La validez testimonial radica no solo en su presentación en la Audiencia Oral y Pública de Juzgamiento, sino también en la información que aporta, ya que está debe contribuir para determinar la responsabilidad o inocencia del procesado.

Agregando a lo anterior, el (COIP , 2014) reconoce tres tipos de testimonios: a) testimonio del procesado, b) testimonio de la víctima y c) testimonios de terceros.

Al igual que las pruebas documentales, el testimonio está regulado y sujeto a reglas que determinan, previamente, la forma de práctica de este tipo de pruebas, las cuales están determinadas en el Artículo 502.

Por ejemplo, los testimonios de terceros que no son sujetos procesales, pero tienen conocimiento directo del delito están obligados a comparecer, de lo contrario, se puede

recurrir a la fuerza pública. Por otro lado, el testimonio de la persona procesada no puede ser obligada a comparecer en contra de su voluntad y en el testimonio de la víctima, previa justificación puede solicitar al juzgador que se evite la confrontación visual con la persona procesada.

En contexto de esta investigación, se observó diez diferentes Audiencias Orales y Públicas de Juzgamiento, las mismas que se llevaron a cabo en la Unidad Judicial de Tránsito, de manera específica en los delitos relacionados con lesiones causadas por accidentes de tránsito, muerte causada en estado de embriaguez y muerte culposa.

También, mediante el análisis de doce expedientes relacionados con los delitos culposos de tránsito en temas de: lesiones causadas por accidentes de tránsito, muerte causada en estado de embriaguez y muerte culposa y la observación de sus audiencias correspondientes, se llevó a cabo una comparación entre los medios de prueba presentados de manera oral durante la Audiencia de Juzgamiento y aquellos anexados en el expediente.

A partir de dicha comparación, se determinó que los testimonios indispensables y más utilizados, en este tipo de delitos, para identificar la responsabilidad del procesado y la materialidad del delito son:

A) Testimonios de los Agentes de la Agencia Metropolitana de Tránsito o Policía Nacional: la comparecencia de la persona que emite el parte, ratifica los datos e información que contiene el parte o el informe del accidente. A su vez en delitos de tránsito por estado de embriaguez se requiere de su comparecencia porque son ellos los autores del examen de alcoholtest. B) Testimonios solicitados por la Fiscalía: por ejemplo, son personas que presenciaron como se produjo el accidente de tránsito y, en todos los casos, Fiscalía en su anuncio de prueba solicita que se recípte los testimonios de los señores peritos, los cuales emiten los informes correspondientes.

En la mayoría de casos, el procesado ejerce su derecho al silencio, no obstante, tenemos que tener en cuenta que los testimonios están sujetos a interrogatorios y conainterrogatorios realizados por las partes procesales pertinentes.

Según este criterio, la recéptacion del testimonio de los peritos es el medio de prueba pertinente en este tipo de delitos ya que aporta credibilidad a un informe técnico basado en conocimientos especializados en la materia.

Y sin duda está es una prueba contundente para Fiscalía. Sin embargo, el éxito de esta prueba radica en la pertinencia y objetividad de las preguntas que son formuladas para los testigos, ya que son un pilar fundamental para determinar la culpabilidad o inocencia de una persona procesada.

Por último, la prueba pericial, al igual que los demás medios probatorios, debe obtenerse de manera legal, tiene que ser auténtica y, si es el caso, se tiene que someter a la cadena de custodia, conforme lo establece el Artículo 457 del (COIP, 2014).

Según (Martorelli, 2017), el peritaje es la actividad realizada por personas calificadas, distintas e independientes de los sujetos procesales, por sus conocimientos técnicos o científicos, mediante el cual brinda al Juez argumentos para la formación de los hechos cuya información o percepción escapa de la gente común.

Por cual, este tipo de prueba permite verificar elementos clave con relación a los hechos que están siendo investigados, tales como la existencia de la causa basal y la causa concurrente, la dinámica del accidente, las conductas de los actores del accidente de tránsito, las condiciones externas, la reconstrucción de los hechos, la evaluación de daños y la determinación del valor de los daños, así lo determina en la Revista de Investigación en Ciencias Jurídicas (Espinosa, Córdova, & García, 2024).

Cabe recalcar, que estos profesionales acreditados deben sustentar de manera oral los resultados de sus peritajes y responder a los interrogatorios y contrainterrogatorios realizados por las partes procesales pertinentes, conforme se dispone en los Artículos 508 al 510 de la norma anteriormente citada.

Bajo la misma línea, en el Artículo 511 del (COIP, 2014) establece que la prueba pericial debe ser realizada exclusivamente por profesionales expertos en la materia, quienes son avalados por el Consejo de la Judicatura, los mismos que brindan su conocimiento técnico, experiencia y dominio en la materia para emitir los informes periciales que contribuyen a la valoración de los hechos. En el artículo nombrado se establece las reglas generales a las cuales se deberán apegar en este tipo de medios probatorios.

A partir de lo anterior, se desprende que este medio de prueba pericial es indispensable en la investigación de delitos culposos de tránsito, tales como lesiones provocadas por accidentes de tránsito, la muerte causada por conductores en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias psicotrópicas sujetas a fiscalización, y la muerte culposa. Dentro de este contexto, según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2023), se determina que en este tipo de delitos, el 85% contiene pruebas periciales. A su vez, mediante la revisión de quince procesos en el sistema público SAJTE, perteneciente al Consejo de la Judicatura, se logró comprobar que, en el tipo de delitos antes mencionados, con mayor frecuencia se utilizaron estos tipos de peritajes: A) Peritaje de reconocimiento del lugar de los hechos, B) Peritaje de reconstrucción virtual forense, C) Peritaje de reconocimiento y evaluación de daños mecánicos y materiales, D) Peritaje de reconstrucción de los hechos y E) Peritaje de extradicción de información almacenada en dispositivos electrónicos o de almacenamiento como CD's y memorias flash.

Con base en la revisión de los expedientes físicos y virtuales de los delitos anteriormente nombradas en la Unidad Judicial de Tránsito, se determinó que los medios probatorios pertinentes para demostrar la materialidad de un delito y la culpabilidad o estado de inocencia de un procesado, son los informes periciales, los mismos que son elaborados por profesionales expertos en la materia de Tránsito, los cuales se sustentan en hechos reales, evaluaciones científicas y técnicas que mediante un informe escrito validan las causas y consecuencias de un accidente de tránsito, de igual manera estos informes deben ser justificados de manera oral en una audiencia de juicio.

De igual manera, los peritos desempeñan un papel fundamental para que los Jueces puedan emitir una sentencia debidamente motivada, ya sea de manera condenatoria o ratificando el estado de inocencia. Estas pruebas determinan elementos de convicción indispensable para el fundamento de la teoría del caso y la credibilidad de los hechos en un delito de tránsito.

4. Conclusiones

Se concluye en la presente investigación que de acuerdo a la accidentología vial se evidencia un incremento en el año 2023 en el Distrito Metropolitano de Quito, de accidentes de tránsito con un resultado de 18.605 lesionados y 2.327 fallecidos, según los datos impartidos de manera pública por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC, 2023). Estas cifras resaltan la importancia de identificar las principales causalidades de los delitos culposos de tránsito, específicamente en: 1) lesiones causadas por accidentes de tránsito, 2) muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo efectos de sustancias psicotrópicas sujetas a fiscalización y 3) muerte culposa.

A través de la revisión del informe de encuestas emitidas por el (INEC, 2023) y la Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT), se concluyó que la mayoría de las víctimas de accidentes de tránsito corresponden a hombres, entre la edad de 18 a 29 años. Estos siniestros de tránsito involucran vehículos livianos y motocicletas.

En cuanto a las causalidades con mayor frecuencia, los datos establecidos en estas encuestas indican que la imprudencia de los conductores representa el 39,70% de los accidentes de tránsito, es decir, el conductor vulnera el deber objetivo de cuidado, ya que su conducta se manifiesta mediante una acción u omisión en el momento del hacer o no hacer algo y se manifiesta en un exceso de confianza que genera una falsa sensación de seguridad.

Según la AMT, se determina que la impericia es otra de las causales que provocan mayores accidentes de tránsito en el último semestre de 2023, cabe recalcar que la impericia al conducir se ve evidenciada por un desconocimiento profundo de las normas de circulación y una falta manifiesta de habilidad o experiencia y esto obtiene como resultado una conducta reprochable.

Mediante un análisis comparativo de las encuestas impartidas por la AMT, de dominio público, entre el último periodo de 2022 y el último periodo de 2023, se determinó que las causas con mayor frecuencia que provocaron delitos culposos de tránsito son: el exceso de velocidad, la falta de respeto a las señales de tránsito, la imprudencia de conductores, pasajeros y peatones, el consumo de alcohol o drogas al conducir, y condiciones ambientales, mecánicas o viales. Esto se ve reflejado en el incremento de la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, esta tasa alcanzó un 13,37% por cada 100.000 habitantes, lo cual sufrió un aumento de 0,88% respecto al año 2022, cuando el porcentaje era del 12,49%.

En conclusión, el estudio evidencia que el incumplimiento del deber objetivo de cuidado, ya sea por parte de conductores, pasajeros o peatones, constituye una infracción penal tipificada en el Código Orgánico Integral Penal (COIP). Esta omisión genera una responsabilidad penal que el Estado sanciona a través de mecanismos legales, con el fin de prevenir y reprimir los delitos de tránsito y garantizar la seguridad vial.

Cuando se configura un delito culposo de tránsito, se inicia un proceso penal en el cual la Fiscalía General del Estado tiene la responsabilidad de demostrar la culpabilidad del acusado. Para ello, debe presentar ante el juez competente los elementos de convicción suficientes, los cuales serán valorados en una audiencia de juicio oral y contradictorio, donde se utilizarán los medios de prueba admitidos por la ley.

Con base a la revisión de expedientes físicos y virtuales del sistema SAJTE, así como de igual manera con la asistencia a diversas audiencias relacionadas con delitos de tránsito nombrados anteriormente, se logró identificar que las pruebas periciales constituyen los medios probatorios más eficaces en estos casos en concreto.

Ahora bien, este tipo de pruebas son elaboradas por especialistas en materia de tránsito y se presentan mediante informes periciales, y deben ser sustentados de manera oral

en las audiencias. Estas evidencias permiten al juzgador fundamentar su decisión y emitir una sentencia motivada sobre la culpabilidad o inocencia del procesado.

Para concluir, las pruebas periciales más relevantes en este tipo de delitos culposos son: A) Peritaje de reonomiento del lugar de los hechos, B) Peritaje de reconstrucción virtual forense, C) Peritaje de reconocimiento y evaluación de daños mecánicos y materiales, D) Peritaje de reconstrucción de los hechos y E) Peritaje de extradicción de información almacenada en dispositivos electrónicos o de almacenamiento como CD's y memorias flash.

Con la práctica adecuada de este medio provatorio, se determina con precisión la causa basal y la causa concurrente de los hechos, contribuyendo así a una administración de justicia eficiente y equitativa, tanto para la víctima como para el procesado.

La accidentología vial es una problemática de todos los días en el Distrito Metropolitano de Quito, donde se obtienen como resultado los delitos de tránsito con varios tipos de consecuencias, es por ello que esta investigación determino las causas puntuales que generan los accidentes de tránsito y los medios probatorios más usados e importantes.

De igual manera, cuando existen estos tipos de delitos, el Juez tiene que determinar la reparación integral a la víctima, la cual se determina mediante el conocimiento real de los hechos y la indemnización a las víctimas.

5. Recomendaciones

1.- Se recomienda diseñar e implementar programas sobre educación vial, dirigidos a los ciudadanos desde la etapa escolar. Ya que la presente investigación determinó que la falta de cultura vial contribuye a que los conductores, pasajeros y peatones vulneren el deber objetivo de cuidado, lo que ocasiona accidentes de tránsito. Asimismo, es importante incorporar programas especializados en las escuelas de conducción, mediante capacitaciones enfocadas en normas, señales y sanciones de tránsito, promoviendo así una mayor conciencia sobre los accidentes de tránsito.

2.- Es imprescindible que los ciudadanos comprendan que infringir el deber objetivo de cuidado en delitos de tránsito tiene sanciones tipificadas en el Código Orgánico Integral Penal, y causan lesiones graves o pérdidas de vidas humanas. Por eso, se sugiere adoptar medidas de precaución, tales como: conducir respetando los límites de velocidad, revisar periódicamente el estado del vehículo, respetar las señales de tránsito, utilizar puentes peatonales y semáforos, y evitar el consumo de bebidas alcohólicas o drogas antes de conducir.

3.- Se recomienda que la AMT aumente los planes preventivos de seguridad vial, especialmente durante las horas pico y en puntos de alta incidencia de accidentes, como lo es la Av. Simón Bolívar. Estos operativos tienen el objetivo de controlar el límite de velocidad, verificar que los documentos estén en regla y detectar si un conductor está bajo los efectos de alcohol o droga. En el caso de incumplimiento de la ley, el COIP faculta la detención y traslado de los infractores, mediante una orden judicial, al Centro de Detención de Infracciones de Tránsito.

4.- Se sugiere incluir la asignatura de Derecho de Tránsito en la malla curricular de la carrera de Derecho en las universidades del Ecuador. Esta materia dotará a los estudiantes de conocimientos sobre los procesos legales relacionados con la materia, los medios de prueba pertinentes y los mecanismos de defensa técnicos en este ámbito. Dado que la accidentología vial es un problema cotidiano y de alta incidencia, es fundamental contar con profesionales del derecho preparados para una defensa justa ante un procesado o una víctima. A su vez se recomienda como medio de prueba pertinente e indispensable, la prueba pericial, sin duda es la prueba que brinda credibilidad ante los hechos sucedidos en cada caso en concreto, mediante estas pruebas se determina la causa basal y la causa concurrente, pieza clave para que el Juez determine la inocencia o culpabilidad.

5.- Es importante equipar a los Agentes de Tránsito con herramientas tecnológicas modernas para garantizar un desempeño eficiente en sus funciones. Esto incluye radares de velocidad en puntos estratégicos, cámaras para detectar infracciones de tránsito en tiempo real y dispositivos en condiciones técnicas óptimas. Agregando a esto, se debe asegurar el mantenimiento continuo de estos equipos para prevenir accidentes y mejorar la vigilancia vial.

6.- Se recomienda establecer en el Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, una sección específica que regule los lineamientos del uso de tecnologías, como: las cámaras de vigilancia, radares de velocidad, y dispositivos de monitoreo. Asimismo, se incorpore y regule los lineamientos de videos que circulan en redes sociales, publicados por personas que observen en ese momento los delitos de tránsito, con la finalidad de obtener pruebas objetivas y pertinentes para estos casos en concreto.

7.- Para concluir, se recomienda realizar investigaciones periódicas para identificar las principales causales de los accidentes de tránsito y emitir comunicados informativos a la

ciudadanía, mediante el uso de las redes sociales, televisión o radio, con el objetivo de formentar la responsabilidad vial y disminuir la imprudencia de los conductores, pasajeros o peatones. A su vez, se recomienda diseñar y construir vías seguras, con una iluminación y señalización adecuada que garantice la seguridad vial. Además, del mantenimiento constante de las vías por parte de la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Quito.

6. Bibliografía

- OMS. (13 de diciembre de 2023). *A pesar de los notorios progresos, la seguridad vial sigue siendo un problema apremiante para el mundo*. Obtenido de <https://www.who.int/es/news/item/13-12-2023-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue#:~:text=El%20Informe%20sobre%20la%20situaci%C3%B3n,millones%20anuales%20de%20este%20a%C3%B1o.>
- Yavar, N. F. (2020). *Casuísticas de Infractores de Tránsito*. Feryanú.
- Yavar, N. F. (2020). *Casuísticas Tránsito*. Quito: Feryanú.
- Roxin. (1997). *Derecho Penal. Parte General"*, Tomo I, 3^a edición.
- Asúa, L. J. (1964). *Tratado de Derecho Penal"*, Tomo II.
- Zaffaroni, E. R. (2019). *Derecho Penal. Parte Genera*.
- Corcoy, B. (2017). *La imprudencia punible*. Tirant lo Blanch.
- ANT. (2023). *Siniestros de tránsito se redujeron en el 2023*. Obtenido de El nuevo Ecuador : <https://www.ant.gob.ec/siniestros-de-transito-se-redujeron-en-el-2023/#:~:text=De%20acuerdo%20con%20la%20informaci%C3%B3n,porcentuales%20con%20relaci%C3%B3n%20al%202022.>
- Valderrama, C. A. (2023). *Tratado Técnico-Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias Afines*. Colombia : Ediciones del Profesional LTDA. .
- Patricio, A. C. (2021). *El delito de tránsito por muerte culposa, el deber objetivo del cuidado, la suspensión de la licencia de conducir y el principio de causalidad*. Obtenido de UPSE-MDR-2022-0001.pdf
- Creus, C. (2004). *Derecho Penal. Parte General*.

- Haddon, W. (1960). *Advances in the Epidemiology of Injuries*.
- González, B. Á. (2014). Accidentología Vial . *Revista Infraestructura Vial* .
- UNECE. (1968). *Convenciones de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial* . Obtenido de https://unece.org/DAM/road_Safety/Publications/United_Nations_Road_Safety_Conventions_sp_01.pdf
- Nacional, A. (2014). *COIP*.
- Universo, E. (Octubre de 2023). Estos son los tramos más peligrosos en la avenida Simón Bolívar, una de las vías con más siniestros en Quito.
- OMS. (13 de 12 de 2023). *Traumatismos causados por el tránsito*. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Molino, A. d. (2024). Obtenido de Manual de conducción: Medio ambiente.: <https://www.academiadelmolino.com.uy/manual-conduccion/medio-ambiente/>
- Primicias. (2023). Obtenido de Quito registró 10 accidentes de tránsito diarios durante 2023: <https://www.primicias.ec/noticias/quito/accidentes-transito-ant-muertos-heridos/>
- Públicas, M. d. (2012). *REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIA*. Obtenido de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>
- Públicas, M. d. (2012). *RLTTTSV*. Obtenido de <https://www.metrodequito.gob.ec/wp-content/uploads/15.RLOTTTSV.pdf>
- Española, A. d. (2014). *Diccionario de la Lengua Española* . Obtenido de <https://dle.rae.es/actitud?m=form>

- Peñalva, P. (2000). *Factores causantes de los accidentes: Factor Humano*. Obtenido de <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099.1/6321/06.pdf?sequence=7>
- Machado, J. (25 de Marzo de 2023). Las lluvias inciden en el aumento de accidentes de tránsito. *PRIMICIAS*. Obtenido de <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/lluvias-inciden-aumento-accidentes-transito/>.
- Cabanellas, G. (2014). *Diccionario Juridico Elemental*. Colombia: Heliasta.
- Nacional, A. (2014). *COIP*. Obtenido de Código Orgánico Integral Penal : https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf
- (ProGir), P. e. (28 de Enero de 2019). *ProGir*. Obtenido de <https://progir.wixsite.com/progir/post/importancia-de-la-seguridad-vial>
- Echandía, D. (2021). *Compendio de la Prueba Judicial* . Obtenido de https://salapenaltribunalmedellin.com/images/doctrina/libros01/compendio_de_la_prueba_judicial_ii.pdf
- Riesgo, P. e. (28 de Enero de 2019). *ProGir*. Obtenido de <https://progir.wixsite.com/progir/post/importancia-de-la-seguridad-vial>
- Degreef, H. R. (1998). *El testigo y el testimonio* . Obtenido de https://books.google.com.ec/books?id=vTPXKshEw2AC&printsec=frontcover&hl=es&source=gbs_ge_summary_r&cad=0#v=onepage&q&f=false
- Martorelli, J. P. (2017). *La prueba pericial. Consideraciones sobre la prueba pericial y su valoración en la decisión judicial*. Obtenido de <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r37709.pdf>

Espinosa, K., Córdova , R., & García, H. (25 de septiembre de 2024). *Valor probatorio y seguridad jurídica de la prueba pericial del delito de muerte culposa de tránsito en*

Ecuador. Obtenido de Revista de Investigación en Ciencias Jurídicas:

<https://revistalex.org/index.php/revistalex/article/view/271/655>

INEC. (Agosto de 2023). *Estadísticas de Transporte* . Obtenido de ESTRA :

<https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web->

[inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2023/iv_trimestre/2](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2023/iv_trimestre/2)

[023_RESULTADOS_SINIESTROS_IVT.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2023/iv_trimestre/2023_RESULTADOS_SINIESTROS_IVT.pdf)