

ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

Tema:

**RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS TALLERES MECÁNICOS POR FALLAS
MECÁNICAS PREVISIBLES**

Proyecto de investigación previo a la obtención de título de Abogado

Línea de investigación:

**DERECHO, PARTICIPACIÓN, GOBERNANZA, REGÍMENES POLÍTICOS E
INSTITUCIONALIDAD**

Autor:

Marco Darío Silva Oñate

Director:

Mg. Christian Danilo Gavilanes Domínguez

Ambato – Ecuador

Agosto 2025

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD

Yo: **MARCO DARIO SILVA OÑATE**, con cédula de ciudadanía **1805047949**, autor del trabajo de graduación intitulado: "RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS TALLERES MECÁNICOS POR FALLAS MECÁNICAS PREVISIBLES", previo a la obtención del título profesional de **ABOGADO**, en la escuela de **JURISPRUDENCIA**.

1. Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
2. Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador a difundir a través del sitio web de la Biblioteca de la PUCE Ambato, el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ambato, agosto 2025



Marco Darío Silva Oñate

CC. 1805047949

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE AMBATO
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

Tema:

RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS TALLERES MECÁNICOS POR FALLAS MECÁNICAS PREVISIBLES

Líneas de investigación:

DERECHO, PARTICIPACIÓN, GOBERNANZA, REGÍMENES POLÍTICOS E INSTITUCIONALIDAD

Autor:

Marco Darío Silva Oñate

Christian Danilo Gavilanes Domínguez, Ab. Mg.

CC. 1804630489

CALIFICADOR

Andrea Marlene Altamirano Zavala, Ab. Mg.

CALIFICADOR

Alex Marcelo Santamaría Navarrete, Ab. Mg.

CALIFICADOR


Christian Danilo Gavilanes Domínguez, Ab. Mg.

DIRECTOR ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

Diego Gonzalo Coca Chanalata, Dr.

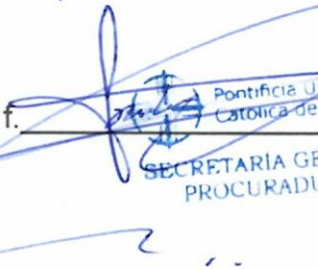
SECRETARIO GENERAL PUCESA

f. 

f. 

f. 

f. 

f. 
Pontificia Universidad Católica del Ecuador
SECRETARIA GENERAL PROCURADURIA

Ambato – Ecuador

Agosto 2025

DEDICATORIA

El presente trabajo de investigación lo dedico de manera especial a mi familia, específicamente, a mi padre Hernán Silva, quien con sus enseñanzas, esfuerzo y ejemplo ha permitido que pueda llegar hasta estos momentos; a mi madre María Oñate, por siempre preocuparse y buscar lo mejor de mí, motivándome cada día a conseguir mis objetivos.

A mi hermano, Christian Silva , quien siempre ve en mí su ejemplo a seguir y también ha sido mi mejor amigo quien escuchó mis dudas, celebró mis victorias y nunca me dejó rendirme. Tu confianza en mí me sostuvo durante los momentos más difíciles de este camino.

Marco Darío Silva Oñate

AGRADECIMIENTO

Mi agradecimiento se dirige a Dios por brindarme sabiduría, me ha protegido durante el transcurso de estos nueve semestres de formación y darme la fortuna de tener unos padres que me apoyan y son mi guía en los momentos más importantes de mi vida.

A mi docente tutor Mg. Christian Danilo Gavilanes Domínguez quién, con su paciencia, tiempo y cada uno de sus consejos me ha motivado a ser una mejor persona, una gran profesional; lo que ha permitido que la presente investigación sea posible.

Agradezco a todos los docentes que conocí en la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ambato, por su ímpetu, contribuyeron en mi formación y crecimiento académico y profesional, quienes me han demostrado con que la base de una sociedad diferente son los principios éticos y valores plasmados en el humanismo.

Gracias.

RESUMEN

En Ecuador, no existen criterios técnico-jurídicos precisos que vinculen la negligencia de talleres en accidentes ocasionados por fallas que pudieron preverse. Por tal razón, es necesario la regulación específica sobre la responsabilidad penal de talleres mecánicos por fallas previsibles que causan accidentes de tránsito. Es importante pues, el sistema judicial ecuatoriano no plantea criterios esenciales y específicos para determinar la responsabilidad penal en casos de negligencia profesional mecánica.

En tal sentido, la investigación tiene como objetivo analizar la responsabilidad penal de los talleres mecánicos por fallas mecánicas previsibles. La metodología es cualitativa de alcance descriptivo, se aplica el método teórico y práctico mediante la técnica bibliográfica-documental y entrevista a expertos. Entre los resultados relevantes se muestra la necesidad de una reforma legal con protocolos técnicos y obligaciones precisas para los talleres. Una norma clara, sumada a capacitación continua de operadores, ayuda a fortalecer la investigación y sanción de este tipo de casos, brinda mayor seguridad jurídica, protección a las víctimas y prevención de impunidad automotriz.

Palabras claves: responsabilidad penal, talleres mecánicos, fallas mecánicas previsible.

ABSTRACT

In Ecuador, there are no precise technical-legal criteria that link workshop negligence to accidents caused by failures that could have been foreseen. For this reason, specific regulation on the criminal liability of mechanical workshops for foreseeable failures that cause traffic accidents is necessary. It is important since the Ecuadorian judicial system does not establish essential and specific criteria to determine criminal liability in cases of mechanical professional negligence.

In this regard, the research aims to analyze the criminal liability of mechanical workshops for foreseeable mechanical failures. The methodology is qualitative with descriptive scope, applying theoretical and practical methods through bibliographic-documentary technique and expert interviews. Among the relevant results, the need for legal reform with technical protocols and precise obligations for workshops is shown. A clear norm, combined with continuous training of operators, helps strengthen the investigation and punishment of this type of case, provides greater legal security, protection for victims, and prevention of automotive impunity.

Keywords: criminal liability, mechanical workshops, foreseeable mechanical failures.

ÍNDICE GENERAL DE CONTENIDOS

DECLARACIÓN DE AUTENTICIDAD Y RESPONSABILIDAD	ii
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO.....	iii
DEDICATORIA.....	iv
AGRADECIMIENTO.....	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I. ESTADO DEL ARTE Y LA PRACTICA	3
1.1. Evolución de la responsabilidad penal en servicios mecánicos	3
1.2. Teoría de la responsabilidad penal en talleres mecánicos	8
1.3. Fundamentos jurídicos y prácticos en la responsabilidad de talleres mecánicos	14
CAPÍTULO II DISEÑO METODOLÓGICO	18
2.1. Enfoque de la investigación.....	18
2.2. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	23
2.3. Población y muestra	27
CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	33
3.1. Presentación de resultados	33
3.2. Análisis de resultados	54
CONCLUSIONES.....	57
RECOMENDACIONES	59
BIBLIOGRAFÍA	60
ANEXOS	65

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Muestra de expertos.....	32
Tabla 2. Entrevistas a Fiscales.....	33
Tabla 3. Entrevistas a abogados expertos	40
Tabla 4. Entrevistas a peritos	46

INTRODUCCIÓN

La determinación de responsabilidad de los talleres mecánicos por fallas mecánicas previsibles constituye una tarea difícil en el sistema jurídico ecuatoriano. El aumento de accidentes de tránsito relacionados con defectos en el mantenimiento y reparación de vehículos muestra que es urgente fijar pautas claras que permitan imputar a quienes, por negligencia profesional, contribuyen a esas tragedias.

A nivel Internacional, investigaciones latinoamericanas ha aportado perspectivas valiosas en este campo. Es importante mencionar a Velásquez-Velásquez y Córdoba-Angulo (2023) que desarrollaron un marco teórico sobre imputación objetiva en servicios técnicos, lo que determina que la evaluación jurídica trasciende de la causalidad física para incluir análisis sobre incremento de riesgos permitidos.

En el Ecuador, la normativa penal todavía no ocupa con precisión lo que un taller mecánico puede responder cuando un accidente surge de un error previsiblemente evitable. Esa ausencia deja a fiscales, jueces y usuarios a merced de interpretaciones variadas y, muy a menudo, defensas que simplemente apelan a la falta de reglas claras. Por eso, muchos incidentes provocados por un mantenimiento negligente siguen sin ser bien documentados en los expedientes judiciales y, en consecuencia, sin castigo. La situación mina la protección efectiva de los derechos de las personas afectadas y socava, en el día a día, la confianza pública en el sistema de justicia.

A lo anterior se suma la imprecisión en torno a cuáles son los elementos que verdaderamente configuran el delito de imprudencia profesional en el ámbito mecánico. La falta de pautas técnicas mínimas y de un deber de cuidado bien definido deja a la prueba, tal como se presenta en el juicio, que gravita demasiado sobre el criterio personal de cada juez o fiscal. Así, las víctimas se ven forzadas a explicar normas que en el fondo nunca existieron, mientras los encausados pueden valerse, con facilidad, de esa misma indefinición para salir del paso. En resumen,

el vacío normativo no solo genera inseguridad jurídica, sino que también dibuja un mapa desigual en el acceso a la justicia.

Frente a esta situación, la investigación se fija tres objetivos centrales. Primero, ofrecer una base sólida, tanto jurídica como doctrinaria, sobre la responsabilidad penal por negligencia profesional en servicios mecánicos. Segundo, describir, desde la imputación objetiva, cada uno de los elementos que configuran dicha responsabilidad cuando ocurren fallas mecánicas previsibles. Tercero, formular criterios jurídicos claros que guíen y delimiten la obligación penal de los talleres mecánicos bajo la legislación ecuatoriana. Con ello se pretende llenar el vacío normativo que hasta ahora ha dificultado la aplicación uniforme de la norma.

Para responder a esas preguntas y entender el problema en su totalidad, el estudio adopta un enfoque cualitativo de alcance descriptivo, se aplica el método teórico y práctico mediante la técnica bibliográfica-documental y entrevista a expertos. Se realizaron entrevistas a fiscales, abogados especialistas y peritos, cuyos relatos arrojan luces sobre percepciones, experiencias y lagunas legales desde diferentes disciplinas. El análisis de esos testimonios ofrece una imagen global del fenómeno y justifica reformar tanto la ley como los criterios técnicos vinculados a la responsabilidad penal por fallas mecánicas previsibles.

En síntesis, el trabajo examina un asunto jurídico que, por su frecuente aparición en los tribunales y su impacto cotidiano, demanda atención prioritaria. Para ello, articula la teoría penal, una descripción minuciosa de los componentes que configuran la responsabilidad y la propuesta de estándares de interpretación que los jueces puedan adoptar. El equipo confía en que sus hallazgos alimenten tanto proyectos de reforma como la capacitación judicial, promoviendo, a largo plazo, carreteras más seguras y una defensa más robusta de los derechos de pasajeros y afectados en el transporte.

CAPÍTULO I. ESTADO DEL ARTE Y LA PRACTICA

1.1. Evolución de la responsabilidad penal en servicios mecánicos

La responsabilidad también aplicada a los servicios mecánicos en Ecuador nace en la evolución del derecho penal y en el crecimiento de la industria automotriz. Esto durante la primera mitad del siglo XX en donde las fallas mecánicas y sus consecuencias se abordaban principalmente desde la óptica civil sin un marco normativo penal en donde se estudiaban los casos de negligencia técnica. Bravo (2018) menciona que esto reflejaba una visión limitada de la responsabilidad profesional en este campo. Por lo que, se consideró que las reparaciones y mantenimientos vehiculares tienen que ser tratados como meros con ratos privados. Este enfoque fue característico de una época en donde la normativa penal no contemplaba actividades técnicas con implementación directa en la seguridad pública.

A medida que los accidentes de tránsito comenzaron a aumentar por causas mecánicas la sociedad demandó mayores niveles de responsabilidad y es así que la falta de regularización específica impedía que los talleres fueran procesados de manera penal por actos de negligencia técnica. Lo que se dejaban evidencia un vacío legal en el sistema penal ecuatoriano que empezaría a cambiar de caras más tarde.

La responsabilidad penal relacionada con las actividades mecánicas no fue objeto de regularización específica en los inicios del derecho penal sin embargo el crecimiento del parque automotor y la profesionalización del servicio mecánico surge la necesidad de establecer mecanismos jurídicos en donde se permite imputar penalmente las fallas atribuidas a negligencias técnicas, es así, que en Ecuador aunque la legislación no abordó inicialmente la figura del taller como sujeto penalmente responsable la doctrina internacional y la evolución del derecho penal de manera económica incentivaron al tratamiento de este tipo de responsabilidades, Muñoz (2016) señala que esta responsabilidad penal ha evolucionado desde una visión concentrada exclusivamente en la culpabilidad

individual hacia una concepción un poco más amplia en donde se abarque a entes colectivos. Y eso sí que los talleres comenzaron a hacer percibidos como generadores de riesgo que son gestionados penalmente por ende este cambio de enfoque jurídico abrió las puertas a una nueva interpretación legal y de este modo las actividades técnicas dejaron de considerarse inocuas para convertirse en áreas de atención penal.

El aumento de accidentes de tránsito ocasionados por fallas mecánicas ha impulsado reformas legales en países como España Alemania y Argentina en donde se reconoce directamente la responsabilidad penal de los prestadores de servicios técnicos. Tal es el caso que en Ecuador aún no existe una normativa específica sobre este tema el Código Orgánico Integral Penal (COIP) permite imputaciones por figuras como es el homicidio culposo o las lesiones causadas por negligencia profesional cuando se comprueba una falla técnica previsible.

Por su parte Roxin (2020) destaca que el avance tecnológico genera nuevos riesgos que tienen que ser gestionados por el derecho penal, y en consecuencia los talleres mecánicos que no cumplen con estándares técnicos adecuados son un riesgo para la seguridad pública. eso sí que esta evolución histórica evidencia una expansión del ámbito de los sujetos penalmente relevantes y subrayen la importancia del deber de cuidado profesional en actividades técnicas.

En el Ecuador el crecimiento de denuncias relacionadas con negligencias técnicas en talleres ha puesto el manifiesto la necesidad de regular estos acontecimientos de manera precisa desde la entrada en vigencia del COIP en 2014 algunas sentencias han comenzado a explorar la viabilidad de imputar penalmente a estos establecimientos cuándo hiciste en evidencia de omisión técnica grave. La tendencia en sí apunta hacia un modelo de mayor exigencia en cuanto al control penal de estas actividades.

Cómo firma Roxin (2020) la sociedad moderna y sigue responsabilidades claras frente a los riesgos técnicos en este sentido los talleres mecánicos no quedan excluidos de un control penal por ende la historia del derecho penal técnica en

Ecuador esta información y requiere una mayor atención por parte del legislador y los operadores jurídicos. La exigencia de responsabilidad penal no busco únicamente sancionar sino también prevenir riesgos a través de estándares técnicos un poco más rigurosos.

En Guayllabamba existió un accidente en donde un tráiler sufrió una falla de frenos debido a un mal mantenimiento lo que provocó un accidente con víctimas fatales es aquí donde la fiscalía demostró que el responsable infringió El deber objeto de cuidado al no verificar que el vehículo estuviera en condiciones óptimas para su manejo por eso este tipo de casos genera conciencia social y jurídica sobre la importancia de solucionar adecuadamente la negligencia técnica en actividades mecánicas.

De esta manera en nuestro país, la responsabilidad penal en cuanto a las mecánicas ha cobrado relevancia debido al incremento de accidentes relacionados con fallas técnicas el código orgánico integral penal establece sanciones para delitos como homicidio culposo lesiones causadas por negligencia profesional y aunque no existe una tipificación específica para talleres mecánicos la normativa actual permite imputaciones cuando se demuestre una misión en el deber de cuidado y este marco legal busca garantizar la seguridad pública y la responsabilidad a quienes por acción u omisión contribuyen a la ocurrencia de siniestros viales. Así la evolución del derecho penal en este ámbito reflejo una tendencia hacia la protección de bienes jurídicos colectivos mediante una sanción de conductas negligentes en actividades técnicas.

Así, la propuesta de Roxín resulta clave para expandir nuestro entendimiento del derecho penal en escenarios contemporáneos y técnicamente intrincados, como los que se presentan en un taller mecánico, porque su teoría sostiene que la imputación no se circunscribirse a una acción directa sino a la capacidad efectiva que tiene una persona de controlar el desarrollo del hecho delictivo. En este marco, los propietarios o encargados técnicos del taller, al haber asumido ese control y no tomar las medidas necesarias para eliminar el riesgo, se considera penalmente responsables si una conducta negligente produce un daño.

Asimismo, Zambrano (2023), argumentan que el derecho penal tiene que estar adaptado a los nuevos riesgos que surgen del avance tecnológico dentro de los cuales se encuentra el crecimiento de las actividades profesionales. En este sentido los talleres mecánicos logran convertirse en un espacio donde el incumplimiento de normas técnicas genera riesgos graves para bienes jurídicos como es la vida y la integridad personal lo que justifica la intervención penal en sí. Esta visión respalda la idea de que el derecho penal no solo castiga, sino que también previene riesgos mediante la exigencia de un deber de cuidado profesional y reforzar las actividades técnicas.

Así mismo, Carvajal (2024) propone que el derecho penal moderno extiende su alcance en el ámbito organizado de lo que resulta efectivo para aplicar en talleres comunidades productivas en donde se opere con criterios empresariales. Según este fue que la responsabilidad no solo recae únicamente en el operario que cometió el error sino también en quienes logran imputarse como responsables jerárquicos que por omisión generan riesgos previsibles por falta de capacitación o control de calidad sin supervisión técnica adecuada.

Es necesario fundamentar la necesidad de tipificar normativamente la responsabilidad penal en las teorías mecánicas del Ecuador puesto que permite construir imputaciones sólidas no solo desde la culpa sino también desde el análisis estructural de las relaciones y el control interior de estas entidades técnicas. Cepeda (2020) aborda esta problemática en el contexto del COIP en donde se examina como el derecho penal simbólico influye en la legislación y la necesidad de un enfoque garantista.

Cabe mencionar que existen casos relevantes por ejemplo en Riobamba un conductor fue sancionado a tres años de prisión por causar un accidente que resultó en la muerte de una mujer y aquí la fiscalía demostró que el acusado no tomó las medidas de seguridad viales necesarias lo que llevó al tribunal a imponer la pena máxima establecida en el artículo 377 del COIP (Sentencia No. 123-2024. Riobamba). Es así que este caso destaca la aplicación de la normativa penal en situaciones donde la negligencia técnica tiene consecuencias fatales, aunque el

caso no involucra directamente un taller mecánico resalta la importancia del cumplimiento de estándares técnicos y de seguridad que en actividades relacionadas con vehículos, por ende, la jurisprudencia ecuatoriana ha comenzado asentar precedentes en la imputación de responsabilidad penal por omisiones técnicas graves.

Los talleres mecánicos al ser responsables del mantenimiento y reparación de vehículos tienen un deber de cuidado que tiene que ser cumplido caso contrario deriva en consecuencias penales por ende la falta de controles de calidad uso de piezas defectuosas o procedimientos inadecuados se consideran como una diligencia profesional en casos donde estas omisiones resulten en accidentes con víctimas los responsables de talleres enfrentan cargos por homicidios relaciones culposas es fundamental que los talleres implementen protocolos de seguridad y verificación para evitar posibles imputaciones penales. De esta manera la responsabilidad penal en contexto busca incentivar la adopción de buenas prácticas en la industria automotriz (Picatoste, 2018).

A pesar de la posibilidad de imputar penalmente talleres mecánicos bajo las disposiciones generales del COIP existen las necesidades de desarrollar normativa específica que aborde las particularidades de actividades mecánicas una regulación detallada permitiría establecer estándares claros de calidad procedimientos obligatorios y responsabilidades definidas para los talleres. esto contribuiría una mayor seguridad vial y a la protección de los derechos de los usuarios además facilitaría las labores de los operadores de justicia al contar con marco legal más preciso para la evaluación de conductas negligentes en el ámbito técnico (Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos, 2014).

De esta manera la responsabilidad penal en talleres mecánicos en Ecuador es un tema de desarrollo que requiere atención legislativa y judicial la aplicación de sanciones por negligencia técnica busca garantizar la seguridad pública y promover prácticas responsables en la industria automotriz casos reales han demostrado la viabilidad de imputar penalmente quien se incumple su deber de cuidado aunque la ausencia de una regularización específica llega a limitar la efectividad de estas

medidas es imperativo avanzar hacia una normativa en donde se contemple las particularidades de los servicios mecánicos y se establezcan aquellos estándares claros de responsabilidad para definir y prevenir accidentes en base a la protección de la ciudadanía.

1.2. Teoría de la responsabilidad penal en talleres mecánicos

La responsabilidad penal en los talleres mecánicos por faltas mecánicas previsibles en Ecuador es uno de los temas en donde se exige un análisis profundo desde distintas perspectivas tanto teóricas como doctrinales, con especial atención a las normativas nacionales y aquellos estándares internacionales que son aplicables.

Esta fundamentación teórica se llega a sustentar en la evolución del derecho penal contemporáneo que ha ampliado la responsabilidad más allá de las personas físicas en donde se incluye a las personas jurídicas tales como los talleres mecánicos en la imputación penal. Autores como Basabe (2003) y Bricola (2010) han llegado a señalar que la responsabilidad penal en el ámbito empresarial se basa en la teoría del riesgo y la identificación de factores o defectos organizativos que permiten atribuir la conducta delictiva la estructura de la empresa en este caso lo que corresponde el taller mecánico.

La teoría del riesgo creada como explica Bricola (2010), es fundamental para comprender que la realización de actividades que implican un peligro inherente como la reparación y mantenimiento de vehículos que conlleva una obligación de prevención y diligencia. En el ámbito de los talleres mecánicos esta teoría implica que cualquier falla mecánica que sea previsible y que derive de una gestión inadecuada o que pueda ser negligente llega a ser un objeto de responsabilidad penal.

Esta perspectiva ha sido incorporada en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) en el artículo 49 en donde se establece la responsabilidad penal en las personas jurídicas cuando el delito es cometido en su beneficio y no se adoptan las medidas necesarias para prevenirlo (Asamblea Nacional del Ecuador, 2014). Este marco

normativo refleja una tendencia internacional hacia la responsabilidad penal empresarial que exige los talleres implementar sistemas de control y gestión en donde se minimicen los riesgos asociados a su actividad, pero cabe recalcar que no siempre se comete este delito por parte de una persona jurídica.

En concordancia con esta teoría Basabe (2003) enfatiza que la responsabilidad penal en los talleres mecánicos se configura a partir de un defecto organizativo en donde se entiende como la ausencia o insuficiencia de mecanismos internos permiten evitar la comisión de delitos y esto se traduce en una necesidad en que los talleres se encuentren con protocolos claros para la verificación de piezas, la capacitación continua del personal y sobre todo la documentación rigurosa de los procesos de reparación.

En el caso ecuatoriano investigaciones recientes han analizado el cumplimiento de la norma ISO 9001:2015 en talleres mecánicos de Cuenca en dónde se evidenció que la implementación del sistema de gestión en calidad es un factor determinante para reducir la incidencia en cuanto a fallas previsibles y de esta manera la exposición y responsabilidades legales. Según estos autores “la adopción de la norma ISO 9001:2015 contribuye a la estandarización de procesos y a la mejora continua, elementos clave para la prevención de riesgos y la protección jurídica de los talleres” (Llvisaca & Guevara, 2022, p. 45).

El deber de cuidado es otro principio esencial en la fundamentación teórica de la responsabilidad penal en talleres mecánicos este implica que los talleres tienen que actuar con la diligencia y profesionalismo necesario para garantizar la reparación de manera segura y conforme a las especificaciones técnicas. Araujo (2014), sostiene que la negligencia profesional se configura cuando el taller incumple los estándares técnicos reconocidos ya sea por utilizar piezas no certificadas o realizar preparaciones incompletas aparte de no informar adecuadamente al cliente sobre los riesgos asociados.

Esta vigencia escala a la responsabilidad penal cuando se demuestra culpa grave o dolo, especialmente si la conducta pone en peligro la vida o integridad de las

personas. (Araujo, 2014). En este sentido, López (2018) señala que “la responsabilidad penal en el ámbito de los talleres mecánicos no solo se limita a la acción directa del mecánico, sino que se extiende a la empresa cuando esta no supervisa ni controla adecuadamente sus procesos” (p. 112).

El modelo de responsabilidad adoptado por el COIP es un avance significativo en la imputación penal puesto que permite sancionar simultáneamente las personas jurídicas y a las personas físicas involucradas en la comisión de un delito tal es el caso que Pozo (2017), explica que para que esta sea aplicada tiene que ocurrir tres elementos el primero es el vínculo funcional entre la actividad delictiva y aquellas funciones del taller, el segundo el beneficio económico obtenido por la empresa y el tercero la existencia de un defecto organizativo que facilitó la conducta ilícita como tal.

Este criterio se alinea con la tendencia global que exige a las empresas rendir cuentas por las acciones de su personal cuando dichas conductas ocurren dentro de sus funciones y les generan ventajas organizacionales. En consonancia con ello, la jurisprudencia ecuatoriana ha condenado a talleres mecánicos que instalaron piezas defectuosas o alteraron odómetros de forma fraudulenta (fiscalía general del Estado, 2021).

La adopción de estándares técnicos internacionales como la norma ISO 9001:2015, juega un papel crucial en la prevención de fallos mecánicos previsibles de la mitigación de responsabilidades penal, puesto que destacan que la implementación de esta norma en talleres automotrices han podido mejorar la gestión de calidad estandarizada procesos y capacitaciones de personal lo que reduce significativamente la probabilidad de errores técnicos que derivan de accidentes o daños, además esta normativa exige la documentación exhaustiva de los procesos lo que facilita la defensa legal de talleres ante eventuales demandas o procesos penales de esta manera la gestión de calidad se convierte entonces en un mecanismo de prevención y protección jurídica que fortalece la responsabilidad social empresarial de los talleres (Llvisaca & Guevara 2022).

Desde una perspectiva jurídica la responsabilidad penal en los talleres mecánicos también se relacionan con el principio de confianza y el cuidado debido como lo señala Cisneros (2018) en el análisis de legislación ecuatoriana sobre productos y servicios este autor argumenta que el principio de confianza implica que los usuarios esperan que los servicios mecánicos cumplan con estándares mínimos de seguridad y sobre todo calidad de esta manera la violación de este principio configura una infracción que deriva en una responsabilidad penal si se produce un daño previsible. Este enfoque si refuerza la idea de que la responsabilidad penal no solo protege bienes jurídicos individuales sino también salvaguarda la confianza social en las actividades económicas reguladas.

La mala fundamentación teórica de la responsabilidad penal en talleres mecánicos en Ecuador se construye sobre una base multidisciplinaria que integra diversas teorías del derecho penal, así como principios de gestión de calidad y normativas nacionales e internacionales, por ende, la responsabilidad penal se configura cuando existen fallas previsibles que derivan de efectos de organizativos negligencia profesional o incluso incumplimiento del deber de cuidado y cuando estas conductas generan daño en beneficio de las personas jurídicas. La incorporación de estándares de la ISO 9001:2015 y la aplicación rigurosa del COIP permite no solo sancionar conductas ilícitas sino también fomentar una cultura de prevención y responsabilidad social en el sector automotriz.

La fundamentación teórica de la responsabilidad penal en los talleres mecánicos en Ecuador no se entiende de manera plena, sin llegar a incorporar el pensamiento del jurista italiano Luigi Ferrajoli en donde su paradigma garantista ha podido influir decisivamente en la configuración del derecho penal moderno sobre todo en sistemas que buscan equilibrar la potestad punitiva del estado con la protección de los derechos fundamentales de todos los ciudadanos. Ferrajoli (1997), propone una teoría de garantismo penal que se basa en una idea de un derecho penal mínimo en donde el objetivo es establecer límites estrictos y claros al poder punitivo para evitar la arbitrariedad y asegurar que la imposición de penas se realice en bajo principios racionales y respetuosos de la dignidad humana.

Es así que, el garantismo según fue Ferrajoli (1997) se fundamenta en la distinción entre el derecho subjetivo y sus garantías lo cual configura un sistema normativo donde las garantías no solo protegen los derechos, sino que también limitan algunas actuaciones del poder punitivo estatal. Esta teoría es particularmente relevante para el análisis de la responsabilidad penal en los talleres mecánicos dado que impone que cualquier sanción penal esta precedida de una estricta verificación de la culpabilidad y de la legalidad de la conducta para evitar sanciones arbitrarias o que se encuentran desproporcionadas. En este sentido el garantismo penal exige que se respeten los principios de legalidad culpabilidad proporcionalidad y debido proceso lo cual es esencial para que la responsabilidad penal de las personas jurídicas cómo es el taller mecánico se legitima y justa.

También insiste que es necesaria la existencia de separación radical entre derecho penal y moral con el fin de rechazar los modelos sustancialistas que confunden ambas esferas y que conducen un derecho penal autoritario o excesivamente punitivo (Ferrajoli, 1997). Esta separación es importante en el contexto del taller mecánicos porque la responsabilidad penal se basa en hechos concretos y pruebas objetivas y no en un juicio moral o social sobre la conducta empresarial. Por ejemplo, la mera sospecha de una negligencia no es suficiente para solucionar penalmente un taller demuestre la existencia de un defecto organizativo una omisión grave una conducta dolosa que haya generado un daño previsible.

El modelo garantista de Ferrajoli también plantea que el derecho penal es un sistema garantista en donde se protejan tanto las garantías sustanciales como la tipificación clara de conductos punibles y la garantía procesal como es el derecho a la defensa la presunción de inocencia y la carga de la prueba (Ferrajoli, 1997). En la práctica esto implica que los procesos penales, los talleres mecánicos por faltas previsibles que garantiza que la empresa tenga acceso a un juicio justo y que se respete los derechos lo cual permite que la acusación se fundamente dentro de pruebas técnicas o periciales sólidas.

Desde las perspectivas del derecho penal económico y empresarial autores como Basabe (2003) y Araujo (2014) complementan la visión garantista al señalar

directamente que la responsabilidad penal de las personas jurídicas incluidos los talleres mecánicos se basa en la existencia de un defecto organizativo que atribuye la conducta delictiva a la estructura de la empresa es imputación objetiva se ajusta a los principios garantistas en la medida en que requiere una conexión clara y demostrable entre lo que es conducta ilícita y la organización empresarial para evitar toda sanción arbitraria y basada en presunciones infundadas.

Así mismo la teoría del riesgo que sostiene que quienes realizan actividades peligrosas tienen que, responder por los daños previsibles se armoniza con el garantismo en cuanto a que la imputación penal tiene que ser proporcional y estar justificada en la existencia de un riesgo real y controlable según lo determina (Bricola, 2010). en el caso de los talleres mecánicos la imputación de sistemas críticos de vehículos implica un riesgo inherente que se gestiona mediante protocolos técnicos y sistemas de gestión de calidad como la norma ISO 9001:2015. La adopción de estos estándares técnicos que sirven como elementos probatorios para demostrar que el taller actuó con la diligencia de vida lo que termine con sus garantistas contribuye a evitar la imposición injusta de responsabilidad penal.

Así mismo, Ferrajoli aborda la función de la pena desde una perspectiva utilitarista reformada en la que la pena cumple con la finalidad de prevenir la violencia arbitraria y proteger el bienestar de la sociedad, pero bajo estrictos límites para evitar abuso (Ferrajoli, 1997; Gómez Cogollo, 2023). Eso implica que las sanciones penales en un taller mecánico es el último recurso aplicado solo cuando se haya demostrado que la empresa actuó con dolo o culpa grave y que no adoptó las medidas necesarias para evitar esta falla mecánica previsible

Finalmente, la Constitución de la República del Ecuador (CRE) de 2008 incorpora principios garantistas que reflejan la influencia de lo determinado por Ferrajoli entonces establece un sistema penal mínimo que protege los derechos de los ciudadanos y limitan al poder punitivo del estado Asamblea Nacional del Ecuador, 2014). En este marco la responsabilidad penal de los talleres se respeta estos

principios y garantizar que ninguna empresa sea sancionada sin un debido proceso con pruebas suficientes y con respeto a la presunción de inocencia.

De esta manera la fundamentación teórica de la responsabilidad penal en talleres mecánicos en Ecuador encuentra un sólido soporte en la teoría garantista del Luigi Ferrajoli, que impone límites claros y relaciones de potestad punitiva pues defiende los derechos fundamentales y asegurar la justicia a la imputación penal, esto complementada con las teorías de riesgo y de la imputación objetiva, esta perspectiva garantiza que la responsabilidad penal se aplique de manera justa proporcional y basada en pruebas y se contribuye a un sistema penal equilibrado respetuoso de lo determinado por un estado de derecho.

1.3. Fundamentos jurídicos y prácticos en la responsabilidad de talleres mecánicos

La actividad de los talleres mecánicos es fundamental en cuanto a la seguridad vial dado que a través de sus servicios se garantiza que los vehículos estén en condiciones óptimas para circular. Sin embargo, cuando las reparaciones son defectuosas son negligentes estos derivan en fallas mecánicas previsibles que ponen en riesgo la vida y la integridad de todas las personas. En Ecuador la responsabilidad penal de los talleres mecánicos frente a estas fallas constituye un tema de gran importancia pero que en la actualidad enfrentan un vacío normativo específico, por ende, es preciso analizar los fundamentos jurídicos y prácticos de esta responsabilidad penal con especial énfasis en el COIP que se encuentra vigente sobre todo la doctrina y los autores reconocidos para determinar los desafíos prácticos que implica su aplicación.

El Código Orgánico Integral Penal (COIP), vigente desde 2014, es la norma que regula la responsabilidad penal en Ecuador en el artículo 49 establece la responsabilidad penal de las personas jurídicas se incluye a los talleres mecánicos organizados como empresas sobre todo cuando sus representantes o empleados puedan cometer delitos en beneficio de la entidad (Código Orgánico Integral Penal COIP, 2014).

Esta disposición es clave para comprender que la responsabilidad penal no recae únicamente la persona natural que ejecuta la conducta sino también en la entidad empresarial que se beneficia o facilita la comisión de este delito, sin embargo, el COIP no contiene disposiciones específicas para regular la responsabilidad penal directa de los talleres mecánicos por negligencias técnicas que derivan de daños previsibles a terceros lo que deja en evidencia un vacío legal que dificulta la aplicación coherente y efectiva de estas sanciones.

El COIP contempla delitos culposos como lesiones y homicidios culposos en el capítulo dedicado en los delitos de tránsito los cuales se derivan de una diligencia en el mantenimiento reparación de vehículos (Agencia Metropolitana de Tránsito, 2022). La negligencia en términos penales se configura cuando el agente incumple con el deber objeto de cuidado, al permitir que un vehículo con fallas previsibles circule y cause daños a terceros sin embargo la ausencia de regulación específica en estos estándares técnicos para talleres mecánicos además de los protocolos obligatorios del control de calidad o aquellos procedimientos de inspección estatal generan un escenario donde la imputación penal depende en gran medida de la interpretación judicial y de la capacidad probatoria de las partes involucradas.

De esta manera desde la perspectiva doctrinal autores como Santacruz y Navarro (2023), reconocidos penalistas ecuatorianos manifiestan que la responsabilidad penal por negligencia se basa en la infracción del deber objeto de cuidado. En este contexto los talleres mecánicos están implicados puesto que garantiza que las reparaciones se realicen con diligencia y competencia técnica necesaria sobre todo para evitar todo tipo de daño previsible.

Zavala Baquerizo (2010) otro destacado jurista ecuatoriano enfatiza la necesidad de generar un análisis riguroso de la culpa y la previsibilidad del daño para configurar la responsabilidad penal en casos de negligencia lo que es aplicable en las actividades de reparación mecánica (Corte Constitucional del Ecuador, 2010). En este sentido la previsibilidad del daño es esencial si el taller pudo prever que es la reparación defectuosa causan un accidente y no para evitarlo, su conducta es considerada penalmente negligente.

No obstante la prueba de esta previsibilidad y de la reparación causal entre la negligencia y el daño es muy compleja la fiscalía y los tribunales requieren un peritaje técnico especializado y una valoración judicial adecuada para establecer la falla mecánica y determinar si fue consecuencia directa de la negligencia del taller sin embargo en Ecuador la escasez de peritos especializados en mecánica vehicular y la falta de estandarización en los informes técnicos compliquen este proceso lo cual favorece a la impunidad en los casos de fallas previsibles (Cisneros Banderas, 2020). Esa situación evidencia la necesidad de fortalecer la capacidad técnica del sistema judicial para abordar estos casos con rigor.

Además, la responsabilidad penal de las personas jurídicas implica que el taller como empresa son sancionadas independientemente de la responsabilidad individual de sus empleados siempre que se demuestre fue convertido en beneficio o con autorización de la entidad como tal (Barrios Virquez, 2015). Las sanciones incluyen multas elevadas, clausuras temporales o definitivas, remediación integral de daños o prohibiciones para contratar con el estado lo cual deja en evidencia la gravedad con que el ordenamiento penal ecuatoriano contempla estas conductas (Uniteco, 2025). Sin embargo, la falta de jurisprudencia específica en Ecuador sobre penalidad penal empresarial o de talleres mecánicos limita la claridad en la aplicación del COIP lo que genera inseguridad jurídica para las partes involucradas.

En la práctica la ausencia de protocolos claros y narrativa sectorial específica para talleres mecánicos genera un escenario donde la responsabilidad penal se aplica de manera heterogénea y con dificultades probatorias por ende la falta de esterilización en los procesos de reparación la creencia de controles de calidad y la ausencia de documentación técnica adecuada complica esta imputación penal y protección efectiva de las víctimas (Defensa Ecuador, 2018). Además, la escasez de peritos especializados en mecánica vehicular en el sistema judicial ecuatoriano limite la capacidad de los tribunales para determinar su comprensión, la negligencia y su impacto.

Ese vacío normativo también afecta la prevención puesto que sin dichas regulaciones claras que obligan los talleres a implementar sistemas de gestión de

calidad capacitación continua y auditorías internas se eleva el riesgo de negligencia que deriva en daños previsibles (Llvisaca & Guevara, 2022). La responsabilidad penal en este sentido se complementa con políticas públicas que promueven la profesionalización del sector y la vigilancia estatal.

Un ejemplo ilustrativo del vacío y sus consecuencias es la sentencia dictada en España con un mecánico condenado por apropiación indebida al no devolver un vehículo pendiente de reparación y utilizarlo indebidamente lo que evidencia como en otros sistemas jurídicos existen mecanismos para sancionar conductas ilícitas en talleres, aunque no específicamente por fallas mecánicas previsibles (Iberley, 2017). En Ecuador casos similares se enfrentan obstáculos por la falta de regularización específicas y protocolos claros.

Para superar esta limitación se propone dos vías en primer lugar reformas legislativas que establezcan obligaciones técnicas específicas para talleres como es el uso de equipos certificados protocolos de prueba y documentación obligatoria para la reparación en segundo lugar la implementación de planes de cumplimiento normativos también conocido como *compliance* dentro de los talleres en donde se incluye capacitación en seguridad vial auditorías integrales y registros detallados de reparación. Barrios Virguez (2015) sostiene que estos planes no solo reducirían la responsabilidad penal sino también mejorarían la calidad del servicio y la confianza del consumidor.

Es así que, aunque el Código Orgánico Integral Penal ofrece un marco general para imputar responsabilidades penales, en cuanto corresponde a talleres mecánicos y la falta de previsibilidad ha generado incertidumbre que obstaculiza la justicia, dado que la previsibilidad del daño la negligencia y la responsabilidad empresarial son elementos esenciales para configurar esta responsabilidad; pero requieren un desarrollo normativo y práctico que pueda garantizar la seguridad vial, así como la protección de la víctima y la profesionalización del sector por ende la colaboración entre el estado el sector privado y la academia es fundamental para cerrar este vacío y fortalecer la justicia penal en esta materia.

CAPÍTULO II DISEÑO METODOLÓGICO

2.1. Enfoque de la investigación

La investigación cualitativa se consolida en un enfoque fundamental para el análisis profundo de fenómeno complejos en el ámbito jurídico especialmente en los temas que se relacionan con la responsabilidad penal de talleres mecánicos por fallas mecánicas previsibles. Este enfoque metodológico permite una comprensión integral y contextualizada, que logra ir más allá de la mera cuantificación de datos, con el fin de captar las múltiples dimensiones sociales, técnicas y normativas que intervienen en la construcción y atribución de responsabilidades penales (Sampieri, Fernández, & Baptista, 2020). La metodología cualitativa se basa en la interpretación de los fenómenos desde la perspectiva de los sujetos involucrados dado que es indispensable para entender cómo se configuran y aplican los conceptos jurídicos de negligencia y previsibilidad en los contextos específicos como el de los talleres mecánicos (Creswell, 2013).

El paradigma interpretativo que sustenta la investigación cualitativa sostiene que la realidad jurídica es aquella construcción social que nace de la interacción humana y algunos significados compartidos (Schütz, 1967, citado en Creswell, 2013). En el estudio de la responsabilidad penal por fallas mecánicas previsibles esta perspectiva permite analizar cómo los actores mecánicos, peritos, jueces y abogados contribuyen y negocian el sentido de la previsibilidad y la negligencia, conceptos que no se consideran absolutos, sino que dependen del contexto técnico y normativo en donde están aplicados (Sampieri et al., 2020). Así la investigación cualitativa llega a posibilitar el captar las múltiples dimensiones del fenómeno en donde se incluye la práctica profesional, la expectativa social y la interpretación judicial.

La hermenéutica jurídica se fundamenta en algunos autores como Heidegger (1927) y Gadamer (1975) en donde aportan un marco interpretativo para comprender cómo las decisiones judiciales se configuren en una fusión de contextos históricos y culturales específicos. Sampieri y Mendoza (2018) destacan

que la interpretación contextualizada es fundamental para evaluar si un taller mecánico llega a participar o crear una falla y actuar para evitar este daño, esto implica analizar no solo la letra de la ley sino también aquellas condiciones técnicas y sociales en que se producen estos hechos, es así que la investigación cualitativa nos facilita este análisis al desentrañar la base interpretativa que sustenta las sentencias penales permitiendo una comprensión más profunda y justa de esta responsabilidad.

El pensamiento de Morin (2006) es pertinente para lograr abordar la responsabilidad penal en talleres mecánicos puesto que este fenómeno involucra diversas variables técnicas, organizativas y normativas que interactúan de manera dinámica. Este mismo autor enfatiza la necesidad de superar enfoques reduccionistas y adoptar una visión sistemática que reconozca la interdependencia de los factores involucrados por ende la metodología cualitativa nos aporta una flexibilidad y apertura que es idónea para este tipo de análisis y permite captar la complejidad real de las fallas mecánicas previsibles y sus consecuencias legales.

Además, la investigación cualitativa permite analizar cómo las condiciones organizativas de los talleres, la capacitación de los mecánicos y la calidad de los repuestos influyen en la probabilidad de fallas previsibles. Llivisaca y Guevara (2022) Destacan la importancia de evaluar el cumplimiento de las normas técnicas como es el caso de la ISO 901 2015 para determinar el nivel de riesgo que genera en los talleres automotrices este tipo de análisis llega a ser clave para comprender cómo la gestión interna afecta la imputación penal y para proponer mejoras que reduzcan el riesgo y la responsabilidad legal.

Para garantizar la validez y el rigor de la investigación cualitativa Sampieri et al. (2020) recomienda la triangulación de fuentes y teorías lo que en el estudio de la responsabilidad penal implica contrastar información técnica como es el caso del uso de manuales, protocolos, informes técnicos periciales, análisis jurídicos, sentencias, doctrinas y perspectivas de los actores involucrados como es el caso de mecánicos, abogados y jueces. Esa triangulación fortalece la credibilidad de los hallazgos y llega a ser útil para evitar sesgos interpretativos. Así mismo, Creswell

(2013) enfatiza la importancia de la reflexividad del investigador quién reconoce sus propios prejuicios y posicionamientos para asegurar la transparencia y la ética en el análisis.

La investigación cualitativa también contribuye a la generación de conocimientos aplicados en donde se influye en la mejora de políticas públicas y normativas sectoriales tal es el caso que Paitán y Mejía (2023) señalan que el análisis cualitativo permite identificar los factores técnicos y organizativos que incrementan el riesgo de las fallas mecánicas lo que facilita la formulación de estándares más claros y mecanismos de control más efectivo esto es fundamental para reducir la incidencia de accidentes y el litigio penal derivado de fallas que son previsibles.

Desde una perspectiva sociológica, Weber (1922) aporta herramientas para comprender cómo esta representación social y cultural influye en la construcción de una responsabilidad penal en el contexto de los talleres mecánicos se determina que la tipificación que se hace por medio de los mecánicos y los usuarios sobre las fallas y los riesgos llegan a condicionar las expectativas y las prácticas lo que a su vez afecta la interpretación jurídica de la negligencia y la previsibilidad. de esta manera la visión comprensiva es fundamental para entender la dinámica social que subyace a la responsabilidad penal dentro del sector.

La investigación cualitativa también contribuye a la generación de conocimientos aplicados en donde influye en la mejora de políticas públicas y normativas sectoriales tal es el caso que Paitán y Mejía (2023) señalan que el análisis cualitativo permite identificar los factores técnicos y organizativos que incrementan el riesgo de las fallas mecánicas lo que facilita la formulación de estándares más claros y mecanismos de control más efectivo esto es fundamental para reducir la incidencia de accidentes y el litigio penal derivado de fallas que son previsibles.

Desde una perspectiva sociológica, Weber (1922) aporta herramientas para comprender cómo esta representación social y cultural influye en la construcción de una responsabilidad penal en el contexto de los talleres mecánicos se determina que la tipificación que se hace por medio de los mecánicos y los usuarios sobre las

fallas y los riesgos llegan a condicionar las expectativas y las prácticas lo que a su vez afecta la interpretación jurídica de la negligencia y la previsibilidad. de esta manera la visión comprensiva es fundamental para entender la dinámica social que subyace a la responsabilidad penal dentro del sector.

La integración de esta perspectiva teórica y metodológica permite construir un marco analítico con el fin de crear un estudio sobre la responsabilidad penal de talleres mecánicos. La metodología cualitativa al ser flexible y abierta facilita la incorporación de análisis técnicos detallados interpretaciones jurídicas situaciones y consideraciones sociales, lo que resulta en una comprensión multidimensional del fenómeno. Esta aproximación llega a superar la limitación de los métodos cuantitativos tradicionales y aporta una visión más completa y justa de la imputación de responsabilidad penal.

Por otro lado, la ética de la investigación cualitativa ahí no es un aspecto crucial dado que los resultados afectan la reputación y la actividad económica de los talleres y profesionales involucrados Hernández Sampieri et al. (2020) Subraya la importancia de proteger la confidencialidad y garantizar el consentimiento informado de los participantes, así como para mantener una postura neutra y respetuosa durante todo el proceso de investigación. Así mismo la transparencia y la responsabilidad ética contribuyen a la legitimidad y utilidad social de la investigación.

Finalmente, la investigación cualitativa aplicada a la responsabilidad penal en talleres mecánicos no solo aporta a la teoría jurídica sino que también tiene un impacto práctico significativo dado que permite identificar brechas de regulación, deficiencia de las prácticas profesionales y oportunidades para la mejora continua, contribuye así a una mayor seguridad vehicular y a una administración de justicia más efectiva flexible y contextualizada por ende, combinar el análisis técnico jurídico con una interpretación social crea una herramienta poderosa para abordar los desafíos que plantea la imputación penal en caso de fallas previsibles.

Es así que la investigación cualitativa representa un enfoque metodológico más adecuado para el estudio de la responsabilidad penal en talleres mecánicos por fallas mecánicas previsibles puesto que su capacidad para integrar perspectivas técnicas jurídicas y sociales en un análisis complejo en contextualizado permite una comprensión más profunda y rigurosa del fenómeno lo que contribuye tanto al desarrollo doctrinario como a la mejora de las prácticas profesionales y las políticas públicas dado que aborda la complejidad inherente y la responsabilidad penal en sí.

En cuanto al método de investigación, el estudio sigue fundamentalmente un enfoque analítico-sintético. Primero, la fase analítica descompone la responsabilidad penal de los talleres mecánicos en sus componentes normativos, técnicos, organizativos y sociales. Mediante esta división, se revisan por separado las reglas jurídicas, la doctrina penal vigente, los protocolos de mantenimiento y las costumbres del oficio, de modo que sea posible rastrear las causas y los factores que, al final, conducen a imputarles culpa por averías mecánicas previsibles (Hernández Sampieri et al., 2020).

Una vez completado el examen parcelado, la fase sintética reúne los hallazgos dispersos y construye una imagen coherente del asunto. Gracias a esta integración, los elementos jurídicos se conectan con los datos técnicos y sociales, y de ese modo ofrecer propuestas normativas y operativas que atiendan la verdadera complejidad de la responsabilidad en el sector. El orden analítico-sintético resulta especialmente útil en el derecho, puesto que permite desmenuzar conceptos como negligencia, previsibilidad y deber de cuidado, para después articularlos en sugerencias de reforma legislativa o mejora regulatoria (Creswell, 2013).

Además, se recurre al método hermenéutico para interpretar leyes, decisiones judiciales y textos doctrinales relevantes. Esta aproximación permite captar no solo el significado literal de las normas, sino también el modo en que jueces y profesionales del derecho entienden y aplican la responsabilidad penal en casos concretos, lo que revela matices específicos del contexto ecuatoriano y pone de

relieve vacíos o contradicciones en la jurisprudencia (Gadamer, 1975; Sampieri & Mendoza, 2018).

El proceso metodológico incluye una revisión crítica y sistemática de fuentes secundarias, que abarcan cuerpos legales, artículos académicos, informes técnicos, sentencias judiciales y manuales profesionales. Mediante una triangulación de fuentes -perspectivas técnica, jurídica y social- se confronta la información, lo que refuerza tanto la validez como la profundidad del análisis. Adicionalmente, la comparación con experiencias internacionales posibilita identificar buenas prácticas y posibles líneas de reforma transferibles al contexto ecuatoriano.

En síntesis, la fusión de los enfoques analítico, sintético y hermenéutico, respaldada por la triangulación cuidadosa de fuentes, ofrece un dispositivo sólido para desentrañar la complejidad de la responsabilidad penal en los talleres mecánicos. Esta orientación metodológica asegura un examen riguroso, reflexivo y situado, que, además de diagnosticar el presente, abre el camino a recomendaciones concretas capaces de perfeccionar tanto la regulación como la práctica profesional del sector.

2.2. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Como se sabe la investigación cualitativa es un enfoque fundamental para analizar todos aquellos fenómenos complejos específicamente en áreas como es el derecho penal aplicado y en temas como es el caso de talleres mecánicos donde la responsabilidad por fallas mecánicas involucra aspectos técnicos, jurídicos y sociales que requieren un análisis profundo y contextualizado. Para ello las técnicas de instrumentos de recolección de datos cualitativos son seleccionados cuidadosamente pues las entrevistas a personas especializadas y la revisión bibliográfica, son dos de las herramientas más relevantes para obtener información específica y significativa (Hernández, Fernández & Baptista, 2020).

La entrevista cualitativa es una técnica que permite acceder a las experiencias percepciones y conocimientos de los sujetos involucrados o expertos en el tema. Robin y Rubin (2012), mencionan que las entrevistas son un proceso dialógico en el que el entrevistador guía la conversación para explorar temas específicos, pero con la flexibilidad necesaria para que el entrevistado aporte información espontánea y profunda. En el estudio de la responsabilidad penal en talleres mecánicos la entrevista, abogados penalistas, jueces, peritos técnicos y mecánicos es indispensable para comprender cómo se interpreta y se aplica esta normativa, a más de observar cómo se valoran las pruebas y cuáles son las prácticas habituales que influyen en la atribución de esta responsabilidad.

La modalidad semi estructurada es la más recomendada para este tipo de estudio pues se combina una guía temática que asegure la cobertura de los temas generales con la Libertad para el entrevistado dado que así se expresa sus opiniones y experiencias de manera más espontánea Hernández Sampieri et al., (2020). Esta modalidad es especialmente útil para captar matices y aspectos no previstos inicialmente que surgen durante la conversación y enriquecer el análisis. Por ejemplo, un juez explica cómo evalúa la previsibilidad de una falla mecánica en función de los informes periciales y testimoniales mientras que un mecánico describe la presión laboral que afecta la calidad del servicio y por ende la posibilidad de una falla previsible.

La importancia de las entrevistas radica en que permiten obtener información que no suele estar documentada en fuentes oficiales o técnicas Cómo es la percepción subjetiva, las prácticas cotidianas y todas aquellas interpretaciones profesionales Bonilla (2023) experto en responsabilidad penal empresarial destaca en una entrevista que la relevancia de los modelos de confianza penal para prevenir delitos en talleres mecánicos y señala que la ausencia de una cultura de cumplimiento que deriva en responsabilidad penal para la persona jurídica además de las personas físicas involucradas por ende esta pequeña visión aporta una dimensión preventiva y organizacional que complementa el análisis jurídico tradicional.

Entrevistar a jueces y fiscales es crucial para conocer los criterios que guían a la valoración y la responsabilidad penal en casos de fallas mecánicas previsibles. La Suprema Corte de Justicia de la Nación (2017) ha establecido en diversas resoluciones que la valoración de la negligencia y la previsibilidad se basa en pruebas testimoniales y periciales por lo que se evidencia la importancia de comprender como estos operadores jurídicos llegan a interpretar y aplicar las normativas de esta manera las entrevistas permiten identificar las dificultades que enfrentan al evaluar casos con componentes técnicos complejos así como la práctica habitual en la administración de justicia.

Por otro lado, la entrevista peritos técnicos y mecánicos aporta información directa sobre las rutinas de trabajo, las condiciones materiales y las prácticas profesionales que influye en la ocurrencia de fallas mecánicas. Estas entrevistas revelan factores como la presión para acelerar reparaciones, la calidad de los repuestos, la capacitación del personal y la existencia o esencia de protocolos de control de calidad. Esta información es esencial para contextualizar la responsabilidad penal e identificar posibles factores de riesgo que llegan a ser objeto de regulación o mejora (Olivares et al., 2023).

La planificación y conducción de entrevistas a expertos requiere Un diseño riguroso y ético Hernández Sampieri et al. (2020) recomienda que para una guía de entrevistas que complete los objetivos de la investigación y los temas relevantes pero también se permita la flexibilidad para que el entrevistadora aporte información espontánea y enriquecedora es fundamental crear un ambiente de confianza y confidencialidad que facilita la apertura y la sinceridad de los participantes especialmente en temas sensibles como es la responsabilidad penal.

El consentimiento y formado es uno de los requisitos indispensables que garantiza que los entrevistadores comprendan el propósito de la investigación y el uso que se le dará a la información que se obtendrá de esta manera las garantías para proteger la identidad y privacidad del participante estarán también formadas al mismo (Hernández Sampieri et al., 2020). Así la ética de la investigación cualitativa

no solo protege a los sujetos sino que también fortalece la legitimidad y aceptación social del estudio.

La grabación y transcripción fiel de la entrevista son pasos esenciales para presentar la integridad de los datos y facilitar un análisis posterior la transcripción refleja una precisión de palabras, tonos y pausas que se aportan dado que da un significado al discurso y permiten un análisis detallado y riguroso (Saldaña, 2016). Posteriormente se realiza la codificación temática proceso mediante el cual se identifican patrones categorías y relaciones en los discursos y se permite así organizar la información y construir interpretaciones fundamentadas sobre la responsabilidad penal en talleres mecánicos.

La riqueza de las entrevistas radica en su capacidad para revelar las múltiples dimensiones de los fenómenos en donde se incluyen aspectos técnicos, jurídicos y organizativos culturales. Un claro ejemplo está en el caso de que un entrevistado pueda señalar que aunque existen protocolos de mantenimiento la falta de supervisión y la presión por reducir tiempos de reparación generan situaciones de riesgos así mismo otro destaca la dificultad para probar la negligencia en ausencia de documentaciones adecuadas lo cual afecta la eficiencia de la imputación penal, estas perspectivas complementarias enriquecen el análisis y permiten proponer recomendaciones ajustadas a la realidad del sector (Rubin & Rubin, 2012).

Además de las entrevistas la revisión bibliográfica es un instrumento fundamental para crear fundamentos teóricos para la investigación y contextualizar los hallazgos puesto que la revisión de literatura especializada permite identificar los conceptos claves, teorías y debates actuales sobre responsabilidad penal, negligencia, previsibilidad, y *compliance* en talleres mecánicos. (Vásquez, Amado & Porras 2024). Esta revisión incluye fuentes doctrinales jurisprudencia y normativas, así como estudios empíricos relacionados.

La revisión bibliográfica también facilita la identificación de algunos vacíos legales en el conocimiento y la formulación de hipótesis o preguntas de investigación pertinentes. Por ejemplo, se evidencia que existen pocos estudios que integran la

perspectiva técnica y jurídica en un análisis de responsabilidad penal sobre todo en temas de talleres mecánicos lo cual justifica la necesidad de esta investigación cualitativa para abordar dimensiones de manera integrada.

Para realizar una revisión bibliográfica rigurosa es fundamental definir criterios claros de selección de fuentes como actualidad, relevancia, calidad académica y pertinencia temática (Hart,2018). Por ende, se utilizan bases de datos especializadas en derecho y ciencias sociales así como consultar libros articulados científicos tesis y documentos oficiales. La organización sistemática de la información recopilada mediante fichas y matrices facilita el análisis y logros sintetizar de manera crítica.

De esta manera la combinación de entrevistas a expertos y una revisión bibliográfica permite un enfoque metodológico robusto en donde se integran datos empíricos con fundamentación teórica y esta integración es esencial para comprender la complejidad de la responsabilidad penal en talleres mecánicos por fallas previsibles y para proponer soluciones jurídicas y organizativas efectivas.

Es así que las técnicas e instrumentos de recolección de datos cualitativos especialmente en lo que constan entrevistas a personas especializadas y revisión bibliográfica, son herramientas indispensables para el estudio profundo y contextualizado de la responsabilidad penal en talleres mecánicos por ende la planificación cuidadosa, la ética y la recolección de datos, la transcripción y el análisis riguroso garantiza la calidad y la validez de la investigación y se contribuye al desarrollo de conocimientos relevantes para la teoría y la práctica jurídica.

2.3. Población y muestra

La definición precisa de la población no muestra es un pilar fundamental en toda investigación cualitativa especialmente cuando el objeto de estudio es tan complejo y multidimensional como la responsabilidad penal en talleres mecánicos por fallas mecánicas previsibles. La población se refiere al conjunto completo de individuos, entidades o casos que cumplen con ciertas características relevantes para el

estudio, mientras que en la muestra por su parte es un subconjunto seleccionado de esa población que se estudia directamente para obtener la información específica (Sampieri, Fernández & Baptista, 2020). En investigaciones cualitativas la selección de la muestra no busca la representatividad estadística sino la profundidad y riqueza de los datos lo que implica un enfoque intencional y estratégico para garantizar que los participantes aporten la información significativa y pertinente al tema de estudio.

En el contexto específico de la responsabilidad penal de talleres mecánicos la población se define como el conjunto de talleres mecánicos que operan en una región determinada en donde también se encuentran los profesionales que intervienen en la cadena de responsabilidad cómo es el caso de los mecánicos, los administradores del talleres, peritos técnicos, abogados penalistas y jueces especializado en derecho penal (Freire Dávila, 2022). esta definición amplia permite abordar el fenómeno desde múltiples perspectivas en donde se integra tanto la dimensión técnica como la jurídica y organizacional de esta misma manera da la delimitación geográfica y temporal de la población depende de los objetivos específicos de este estudio y de la disponibilidad de recursos para la recolección de estos datos.

Autores como Bercovitz (2010) y Lapuente (2011) Interpretan y enfatizan la importancia de distinguir entre los diferentes roles que intervienen en la reparación vehicular para definir adecuadamente la población. Tal es el caso que mientras que el taller mecánico es responsable de la ejecución y calidad del servicio El vendedor de las piezas tiene una responsabilidad distinta lo que implica que la población se segmenta para captar esta diferencia y sus implicaciones legales de esta manera esta segmentación es crucial para evitar confusiones en el análisis y para focalizar la investigación en los actores directamente relacionados con la responsabilidad penal.

La muestra en investigación cualitativa se selecciona mediante técnicas no probabilísticas y principalmente el muestreo intencional o por convivencia que busca incluir a sujetos con conocimiento especializado o experiencia directa en el

fenómeno (Patton, 2015). En el estudio de la responsabilidad penal que se aborda la muestra estará compuesta por expertos en derecho penal peritos técnicos certificados mecánicos con experiencias y administradores de talleres reconocidos. Esta selección permite obtener datos ricos y contextualizados esenciales para analizar la práctica, las percepciones y los criterios que influyen en la imputación de responsabilidad.

El tamaño de la muestra cualitativa es flexible y permite determinar el criterio de la saturación teórica que se logra alcanzar cuando la información obtenida comienza a repetirse y no aportan nuevos conocimientos relevantes (Rubin & Rubin, 2012). Un claro ejemplo se encuentra en estudios similares en donde se han realizado entre 15 y 25 entrevistas a expertos para garantizar una cobertura adecuada del fenómeno (Olivares et al., 2023). La saturación asegura que el análisis sea exhaustivo y que las conclusiones sean sólidas y fundamentadas.

Para seleccionar la muestra el muestreo intencional es el más utilizado dado que permite elegir a los participantes que mejor puedan aportar información relevante para el estudio (Patton, 2015). En el ámbito jurídico también es común el uso del muestreo por bola de nieve donde los primeros entrevistados recomiendan a otros expertos facilita el acceso a profesionales con experiencia y conocimiento especializado (Biernacki & Waldorf, 1981). Esta técnica es esencialmente útil cuando la población es difícil de acceder o está dispersa como ocurre con proyectos judiciales o jueces especializados en responsabilidad penal en área de automotriz.

la definición de criterios claros y de inclusiones y exclusiones es fundamental para garantizar la pertinencia de la muestra por ejemplo se incluye talleres que cuenten con registro legal y que hayan sido objeto de procesos judiciales relacionados con fallas mecánicas, mientras excluyen aquellos sin documentación formal o sin relaciones directas en casos penales (Freire Dávila, 2022). En cuanto a los operadores jurídicos la inclusión se basa en la especialización de derecho penal y la experiencia en litigios relacionados.

La delimitación rigurosa de población y muestra no solo contribuye a la validez y relevancia de este estudio, sino que también facilita planificar logística y ética de la investigación Hernández Sampieri et al. (2020) destaca que la importancia de diseñar protocolos para el contacto de los participantes la obtención del consentimiento informado y la protección de los datos personales especialmente en investigaciones sensibles que afectan la reputación o situación legal de los sujetos. Por ende, la confidencialidad y la voluntariedad son principios éticos esenciales que tienen que observarse rigurosamente para preservar la integridad del proceso investigativo.

El conocimiento de la población y la muestra también orienta la selección de técnicas de recolección de datos Y es así que la entrevista semi estructurada es el instrumento más adecuado para obtener información profunda y contextualizada (Rubin & Rubin, 2012). Las entrevistas están diseñadas con guías temáticas que abordan aspectos técnicos jurídicos y organizativos como es un protocolo de mantenimiento criterio de valoración judicial y cultura organizacional en percepción de riesgo.

Bonilla (2023) establece que la existencia de una cultura de cumplimiento en las mecánicas es un factor determinante para prevenir los derechos y mitigar la responsabilidad penal por ende entrevistar a responsables y empleados permite evaluar si esta cultura está presente y cómo se implementan las políticas de prevención y aporta una dimensión organizacional que complementa el análisis jurídico técnico.

La jurisprudencia de Corte Suprema de Justicia (2017) aparta criterios fundamentales para valorar la prueba pericial y testimonial en casos de fallas mecánicas y aquí se subraya la importancia de entrevistar a jueces y fiscales para conocer los desafíos prácticos en la administración de justicia estas entrevistas permiten identificar vacíos dificultades en la aplicación del derecho penal, así como también prácticas habituales que influyen a la resolución de casos.

Así mismo la literatura metodológica resalta la selección adecuada de la muestra y la definición clara de la población puesto que son esenciales para la transferencia y aplicabilidad de los resultados en los contextos similares (Hernández Sampieri et al., 2020). Esto significa que los hallazgos se orientan a formar o crear políticas públicas normativas y prácticas profesionales que llegan a mejorar la seguridad automotriz y la justicia penal.

De esta manera se define que la población y muestra en esta investigación cualitativa es indispensable para garantizar la validez, pertinencia y profundidad del estudio, es así que la población incluye tanto los talleres como los profesionales técnicos y jurídicos involucrados mientras que la muestra se selecciona intencionalmente para incluir a expertos con conocimiento y experiencia relevante. La combinación de muestreo intencional y por bola de nieve, junto con criterios claros de inclusión y exclusión, asegura la calidez y la relevancia de la información recolectable, esta base sólida facilita la aplicación de técnicas como la entrevista semi estructurada, que permite a explorar en profundidad las múltiples dimensiones del fenómeno y aporta conocimiento valioso para las teorías y las prácticas jurídicas.

De esta manera se determina que los participantes son los siguientes:

Tabla 1. Muestra de expertos

Nombre de profesional	Especialidad	Numero
FISCAL LOPEZ BALSECA CESAR EDUARDO	FISCAL DE LA SALA PENAL Y TRANSITO DE TUNGURAHUA	3
FISCAL ROBERTO CARLOS VAYAS VALDEZ	FISCAL MULTICOMPETENTE DEL CANTON PELILEO	
FISCAL DENNIS OCAMPO	FISCAL DE FLAGRANCIAS DE TUNGURAHUA	
OSCAR DARIÓ MULLO REA	MAGISTER EN DERECHO PENAL Y CONSTITUCIONAL ABG EN LIBRE EJERCICIO	3
ANDRÉS ALEXANDER GUTIÉRREZ FLORES	MAGISTER EN DERECHO PENAL ABG EN LIBRE EJERCICIO	
ERICK ISRAEL LÓPEZ MAYORGA	MAGISTER EN DERECHO PENAL ABG EN LIBRE EJERCICIO	
PERITO ORTIZ VITERI SANTIAGO FRANCISCO	INGENIERO ACREDITADO DEL CONSEJO DE LA JUDICATURA (ACCIDENTOLOGIA VIAL)	3
CÉSAR DANIEL MORALES CAJAMARCA	PERITO DE ACCIDENTOLOGIA VIAL (Mayor de Policía)	
ROBERTO GUZMÁN HURTADO SARGENTO SEGUNDO DE POLICÍA	PERITO DE ACCIDENTOLOGIA VIAL	
Total		9

Fuente: elaboración propia

CAPÍTULO III. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. Presentación de resultados

Tabla 2. Entrevistas a Fiscales

Entrevistados	Roberto Carlos Vayas Valdez	Cesar Eduardo López Balseca	Denis Brezhnev Ocampo Rivadeneira
Cargo que Desempeñan	Fiscal Multicompetente de la Ciudad de Pelileo	-----	-----
Pregunta 1 ¿A quién se considera responsable penalmente cuando conduzca un vehículo con daños mecánicos previsible?	El responsable siempre va a ser la persona que conduce	Al conductor directamente por que es responsable de la conducta, porque si tratamos de buscar una responsabilidad hacia los talleres simplemente no están tipificadas y si no hay una disposición legal que sancione, no pasa absolutamente nada	Normalmente y como sabemos el responsable Directo de un accidente de tránsito, cuando existe daños mecánicos previsible es al conductor que se encontraba en el momento del accidente y conduciendo el mismo, debido a que es la persona que tiene que guardar el deber objetivo de cuidado al conducir un vehículo para todos los usuarios de tránsito.
Pregunta 2 En el supuesto de que un vehículo sea retirado de una mecánica o casa vehicular y tenga daños mecánicos previsible ¿convendría sancionar al conductor o al dueño del taller mecánico? Fundamente su respuesta.	Siempre se le va a tomar como autor, a la persona a quien se encuentra conduciendo el vehículo	De igual manera es el conductor el responsable por que siempre debe tener en cuenta el deber objetivo de cuidado.	Para mi forma de interpretar esta pregunta yo no cambiaría la tipicidad del código orgánico de penal, pues el conductor es responsable directamente de que el vehículo esté en buenas condiciones mecánicas y por tanto al no llevarlo a este automotor a un taller autorizado o a un taller que cumplan ciertas normas, estaría infringiendo también en deber de cuidado al causarse

			un accidente de tránsito
Pregunta 3 ¿Se puede decir que un sujeto que retira su vehículo del taller mecánico y por tal conduce con un vehículo con daños mecánicos previsibles, actúa bajo el principio de confianza y no debería de ser sancionado?	Cómo se ha dicho en este caso los talleres mecánicos a mi criterio no tendrían responsabilidad, porque siempre que usted saca el carro de una concesionaria, hablemos un carro nuevo o hablemos de un carro que usted deja en un taller de su confianza a fin de que sea arreglado o reparado, en este caso en el concesionario siempre le hace un firmar un documento en el cual el carro sale a prueba por 30 días y luego de lo cual usted ya no podría reclamar y cabe recalcar que siempre un accidente se da por caso fortuito, es decir siempre se debe tener en cuenta el deber objetivo de cuidado es decir, siempre deberá tener precaución al manejar.	El conductor, debe estar atento a las condiciones de tránsito de ese momento, y los accidentes de tránsito se da por la desatención, es decir por una negligencia, imprudencia e inobservancia de la ley y los reglamentos, entonces el conductor debe prever eso, es su vehículo, salvo el caso de que a la asamblea mandes un proyecto de ley en la cual se tipifique la conducta de los talleres mecánicos.	Sería una atenuante V para el conductor que provoca el accidente de tránsito más sin embargo este en cuanto al propietario del taller mecánico, el conductor tendría que ejercer las acciones civiles pertinentes en contra del dueño o el propietario de este taller mecánico, siempre y cuando y como reitero este este taller mecánico, cumpla con las últimas este directrices o tecnología.
Pregunta 4 En el supuesto de que un vehículo sea retirado de una mecánica o casa vehicular y tenga daños mecánicos previsibles. ¿Genera un riesgo para la seguridad vial quien no arregló de forma adecuada el vehículo o quién conduce?	En este caso sería quien lo conduce	Quien lo conduce, porque hay que estar atento a las condiciones de tránsito, condiciones de conducción, condiciones de la señalética, no infringir leyes ni reglamentos que regulan el asunto de tránsito, por inobservancia de aquellas leyes y reglamentos, la legislación sanciona las conductas,	De la misma forma si nos vamos a la circunstancia de que sale de la mecánica supuestamente arreglado y provoca un accidente de tránsito El propietario o conductor del vehículo son los directamente responsables, pues ellos son quien llevan el automotor a dicha mecánica, porque se supone que es de confianza de ellos entonces, el principio de confianza es

determinado directamente entre los usuarios de tránsito, mas no entre propietario de una mecánica, sino quienes ocupan las vías estatales urbanas, a eso se establece lo que es el principio de confianza, o sea el conductor para los usuarios de tránsito para los otros conductores para los Peatones, por lo tanto el mecánico, no tendría nada que ver en esta situación, porque él no es considerado, incluso ni usuario de tránsito. En este caso tendría que seguir una acción civil.

Pregunta 5

¿En qué casos se pudiese considerar con alguna forma de autoría (art. 382 COIP) aplicable a los dueños de talleres cuyos empleados cometieron negligencias?

En ninguna forma pensaría yo, este artículo es específico para un vehículo de transporte público, en el cual debe prestar un servicio, al prestar un servicio, se entiende que la persona responsable tiene que tener en óptimas condiciones el vehículo y entiéndase que para que haya daños previsibles, ya sería en realidad responsabilidad de la persona que conduce.

En ninguna de ella, no está tipificado, a lo mejor como un proyecto de ley con el fin de que se incorpore la responsabilidad penal de los talleres mecánicos, porque si debería haber una sanción, por ejemplo, ahora en materia de tránsito hay una resolución de la corte nacional en la que no existe corresponsabilidad, ni tampoco existe grados de responsabilidad, solo es el autor directo.

cómo te dije anteriormente los empleados no tendrían nada que ver que ver e ningún grado de autoría tal como lo establece el 382 sus diferentes numerales no en tal caso podría encuadrarse para el propietario del taller mecánico más sin embargo, como te dije tanto la ley de tránsito como código orgánico integral penal tenemos que darnos cuenta que estos son delitos pulposos que se tiene que manejarla teoría objetivo de cuidado, el principio de confianza por lo tanto el propietario del taller mecánico, los operadores o trabajadores no están incluidos dentro de la ley de

			tránsito.
Pregunta 6 ¿Cómo se abordarían casos donde el taller implementó protocolos propios de revisión, pero estos resultaron insuficientes para prevenir el accidente?	En este caso ya serían aplicables acciones civiles	No tiene ninguna relación, porque la conducta es personal o tiene que exteriorizarse, es decir que no se puede sancionar esa conducta porque nunca se exteriorizo	En cuanto a esta pregunta o sea no existe ni reglamentos para estandarizados a nivel nacional, o sea por lo general las mecánicas están reguladas o se manejan incluso en base a la experiencia, en base al conocimiento que han adquirido en otros talleres mecánicos, por tanto para mí, pues en el sentido de que tendrían alguna vinculación, alguna responsabilidad o algún tipo de atenuante al que conduce o al que provoca el accidente de tránsito, no cabría, porque el directamente responsable es o el bien el propietario o bien el conductor del automotor.
Pregunta 7 ¿Es conveniente establecer una responsabilidad penal de los talleres mecánicos que cometen errores?	Pensaría que no, lo que podría haber es una responsabilidad civil, mas no una responsabilidad penal.	No tiene ninguna relación, porque la conducta es personal o tiene que exteriorizarse, es decir que no se puede sancionar esa conducta porque nunca se exteriorizo	Responsabilidad penal no, porque los talleres mecánicos no son considerados como usuarios de tránsito, podría ser o se la podría establecer siempre que si se compruebe y que exista normas específicas y que estas normas específicas se deriven exclusivamente a los talleres mecánico, para mi criterio entablarlos a una responsabilidad civil

más no penal porque ni los propietarios de los automotores cuando no son el conductor que realizan un accidente de tránsito son investigados como presuntos responsables penalmente peor un dueño de un taller mecánico

Fuente: elaboración propia

Análisis parcial de entrevistas realizadas a fiscales.

El examen de la primera tabla pone de relieve que los fiscales son conscientes, aunque frustrados, de la complejidad que rodea la investigación de la responsabilidad penal de los talleres mecánicos cuando un accidente se origina en una falla mecánica anticipable. Reconocen que la falta de criterios técnico-jurídicos bien definidos hace difícil trazar con claridad el hilo causal entre la negligencia del taller y el siniestro, lo que a su vez siembra incertidumbre en la calificación de los hechos y frena la posibilidad de abrir expedientes penales que se sustenten en pruebas robustas. En su opinión, la ausencia de pautas específicas mina la eficacia del proceso investigativo y, por extensión, de la persecución penal; a ello se suma que la indefinición normativa deja más campo a la discrecionalidad, alimenta un ciclo donde ambas partes, víctimas y establecimientos, carecen de la seguridad jurídica que todo sistema penal garantiza. Como corolario, los fiscales sienten que el margen para profundizar sus indagaciones se ve estrechado.

Coinciden, además, en que el ordenamiento ecuatoriano adolece de una norma precisa que tipifique y delimite la responsabilidad penal de los talleres mecánicos. La carencia de un marco normativo específico dificulta la identificación y sanción efectiva de quienes causan accidentes por negligencia en el mantenimiento mecánico de los vehículos. Según los entrevistados, la ausencia de obligaciones legales precisas para los talleres deja numerosos siniestros viales sin resolución

judicial satisfactoria. Tal vacío normativo resulta en la impunidad de los responsables y en la desprotección de las víctimas. En este contexto, los fiscales advierten que la falta de reglas claras favorece la evasión de responsabilidades, al tiempo que la sociedad espera del sistema de justicia respuestas más rápidas y efectivas. Por estas razones, todos los actores consultados coinciden en que es imprescindible una reforma legislativa.

En conversaciones con fiscales, también se señala que la inexistencia de protocolos estandarizados de revisión y mantenimiento agrava aún más el fenómeno. Sin parámetros técnicos definidos, resulta arduo establecer si una falla mecánica era previsible y, por tanto, evitabilidad. Esta indefinición complica la recolección y valoración de pruebas en la fase penal, disminuye la solidez argumentativa de la acusación. A su vez, restringe el trabajo de los peritos y limita la probabilidad de obtener condenas firmes. Como consecuencia, numerosos expedientes terminan archivados o, directamente, sin sanción. Por lo tanto, los fiscales ven urgente la elaboración de protocolos técnicos oficiales que sirvan de guía clara para la investigación.

Los fiscales advierten que la falta de reglas precisas obliga a recurrir a cargos generales como la culpa o la omisión para intentar hacer responsable a un taller. Ellos mismos ven ese recurso como arriesgado, porque abre la puerta a lecturas caprichosas y, al final, a que tribunales superiores echen abajo todo el procedimiento. Quienes declararon durante la pesquisa sostienen que la ausencia de una definición legal sobre qué constituye realmente un delito hace más pesado el trabajo tanto de fiscales como de jueces. A esto se suma el temor de que esa misma vaguedad sea aprovechada por un abogado de defensa para socavar la acusación con argumentos válidos. Por todo eso, los fiscales coinciden en pedir que la negligencia profesional de un taller se tipifique en la norma. Si hay una regla clara, dicen, se reduciría la discrecionalidad y ganaría fuerza la seguridad jurídica.

Al mirar la tabla de sugerencias, el mismo grupo se pronuncia a favor de una ley que fije deberes concretos, estándares de calidad y castigos para los talleres mecánicos. La idea es que cada establecimiento se vea obligado a llevar un registro

riguroso, a guardar toda la documentación y a obtener una certificación formal de cada trabajo que haga. Argumentan que, con esas obligaciones bien definidas, la policía y el ministerio público, investigan más rápido y recoger pruebas con menos tropiezos. Una regla así, concluyen, ayudará además a trazar con mayor certeza el hilo entre la intervención del taller y el accidente finalmente ocurrido. Los fiscales creen que esto fortalece los derechos de las víctimas y contribuir a prevenir siniestros viales por negligencia mecánica.

Los fiscales consultados resaltan la necesidad de formación especializada sobre delitos viales y el deber que tienen los talleres mecánicos en ese contexto. Sostienen que un sólido conocimiento técnico y también jurídico es clave para manejar estos expedientes con eficacia. Por eso, proponen cursos interinstitucionales en los que se examinen a la vez los reglamentos vigentes y las prácticas correctas del mantenimiento automotriz. A su juicio, una preparación así haría las pesquisas más exhaustivas y permitiría valorar adecuadamente el informe pericial. Dicha capacitación, además, facilitaría el trabajo conjunto de fiscales, peritos y jueces. De este modo, se considera que la instrucción vendría a complementar cualquier reforma legislativa.

En resumen, la revisión de la primera tabla muestra que los fiscales ven con buenos ojos una nueva norma que fije con claridad la responsabilidad penal de los talleres por fallas mecánicas previsibles. Son conscientes de que la ausencia de reglas y de criterios técnico-jurídicos nítidos entorpece la investigación, dilata la sanción y, en definitiva, deja a las víctimas sin la protección que merecen. Por consiguiente, coinciden en que una regulación precisa, unida a protocolos técnicos y a una capacitación continua, robustecería la respuesta del sistema judicial y, paralelamente, aumentaría la seguridad en las carreteras.

Tabla 3. Entrevistas a abogados expertos

Entrevistados	Erik Israel López Mayorga	Oscar Darío Mullo Rea	Andrés Alexander Gutiérrez Flores
Cargo que Desempeñan	Abogado de libre ejercicio	-----	-----
Pregunta 1 ¿A quién se considera responsable penalmente cuando conduzca un vehículo con daños mecánicos previsibles?	Al conductor del vehículo.	La responsabilidad penal en caso de conducir un vehículo con daños mecánicos previsibles recae, en principio, sobre el conductor del vehículo, es quien tiene el deber de asegurarse de que el vehículo esté en condiciones aptas para circular de forma segura.	Se considera responsable a el propietario del vehículo.
Pregunta 2 En el supuesto de que un vehículo sea retirado de una mecánica o casa vehicular y tenga daños mecánicos previsibles ¿convendría sancionar al conductor o al dueño del taller mecánico? Fundamente su respuesta.	La sanción corresponde al conductor del vehículo, así lo determina la ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial, en concordancia con el Código Orgánico Integral Penal.	En el supuesto de que un vehículo sea retirado de un taller mecánico o casa vehicular y presente daños mecánicos previsibles, la decisión sobre a quién sancionar penalmente depende de quién tenía el control y conocimiento del estado del vehículo al momento de su circulación. 1. Responsabilidad del conductor (o propietario que retira el vehículo) Sí podría ser sancionado penalmente si: <ul style="list-style-type: none"> • Sabía o debía saber que el vehículo no estaba en condiciones seguras para circular (por ejemplo, si notó ruidos, fallos evidentes o le informaron del riesgo). • Decidió conducirlo igualmente, asumiendo el riesgo para su vida y la de otros. Fundamento legal: El conductor tiene un deber objetivo de cuidado. Al tomar el control del vehículo, asume la responsabilidad de que esté en condiciones seguras, independientemente de si lo entregó el taller. 2. Responsabilidad del taller mecánico o casa vehicular Sí podría ser sancionado penal o civilmente si: <ul style="list-style-type: none"> • Entregó el vehículo con defectos mecánicos 	Convendría sancionar al conductor, por que conduce un vehículo con daños previsibles en vista de que se encuentra en la facultad de acudir a otra mecánica o acudir a un centro de reparación óptimo.

graves que no fueron informados al cliente.

- Existió negligencia, impericia o dolo, como asegurar falsamente que el vehículo estaba en condiciones cuando no lo estaba.

Fundamento legal:

- Podría haber responsabilidad penal por omisión o comisión por imprudencia, si se prueba que el taller actuó de forma negligente y eso provocó un daño.
- También puede haber responsabilidad civil contractual o extracontractual, aunque esto no es penal, sino económico.

<p>Pregunta 3 ¿Se puede decir que un sujeto que retira su vehículo del taller mecánico y por tal conduce con un vehículo con daños mecánicos previsible, actúa bajo el principio de confianza y no debería de ser sancionado?</p>	<p>No existe el principio de confianza, en tal sentido el conductor debe ser sancionado, el desconocimiento de la ley no exime de responsabilidad alguna.</p>	<p>¿Qué es el principio de confianza? Es un principio jurídico según el cual una persona puede confiar razonablemente en que los demás (talleres, otros conductores, profesionales, etc.) cumplirán con sus deberes legales y actuarán correctamente. En este contexto, un conductor que retira su vehículo de un taller podría confiar razonablemente en que el vehículo ha sido reparado adecuadamente y está en condiciones de circular, si no existen señales objetivas de lo contrario.</p>	<p>Debería ser sancionado por que la Ley es muy clara, el conductor deberá tener el deber objetivo del cuidado, y no conducir un vehículo que padece desperfectos mecánicos.</p>
<p>Pregunta 4 En el supuesto de que un vehículo sea retirado de una mecánica o casa vehicular y tenga daños mecánicos previsible. ¿Genera un riesgo para la seguridad vial quien no arregló de forma adecuada el vehículo o quién conduce?</p>	<p>Claro que genera un riesgo de seguridad vial a la persona que lo conduce considerando el deber objetivo de cuidado como elemento en los delitos de tránsito.</p>	<p>En el supuesto de que un vehículo sea retirado de una mecánica o casa vehicular con daños mecánicos previsible, ambos pueden generar un riesgo para la seguridad vial, pero el grado de responsabilidad dependerá de quién incumplió con su deber objetivo de cuidado.</p>	<p>Es el conductor quien genera un riesgo para la seguridad vial, por la falta al deber objetivo del cuidado.</p>

<p>Pregunta 5 ¿En qué casos se pudiese considerar con alguna forma de autoría (art. 382 COIP) aplicable a los dueños de talleres cuyos empleados cometieron negligencias?</p>	<p>En ningún caso, lo que no está normado no es sancionado.</p>	<p>Artículo 382 del COIP – Conducción de vehículo en estado mecánico inadecuado: Este artículo sanciona al que conduzca un vehículo en condiciones técnicas o mecánicas que pongan en riesgo la seguridad vial, con penas de privación de libertad de hasta 30 días y multas. Sin embargo, cuando analizamos la responsabilidad de terceros no conductores (como los dueños de talleres), debemos acudir al concepto de formas de autoría y participación previstos en el COIP (arts. 42 al 47), y al principio de imputación objetiva. ¿Puede el dueño de un taller ser considerado autor del delito previsto en el art. 382? Sí, en ciertos casos excepcionales, puede atribuírsele una forma de autoría mediata o coautoría, si concurren estos elementos:</p>	<p>Esto sucedería en el supuesto de que el dueño de taller, garantice que el vehículo se encuentra en óptimas condiciones o que se ha realizado el mantenimiento respectivo, esto con la emisión de la factura de que se ha realizado el trabajo necesario.</p>
		<p>1. Autoría mediata por dominio de la voluntad en aparatos organizados de poder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si el dueño del taller tenía pleno conocimiento de que se entregaría un vehículo en estado riesgoso para circular. • Ordenó, consintió u omitió deliberadamente controlar la conducta de sus empleados, sabiendo el posible resultado. • Utiliza la estructura del taller como “aparato organizado” en el que delega funciones sin control real. 	
		<p>En este caso, el dueño usa al empleado como “instrumento” para cometer el hecho, lo que configura autoría mediata (art. 42 COIP).</p>	
		<p>2. Coautoría:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si el dueño del taller participó activamente en la reparación defectuosa o en la decisión de entregar el vehículo sabiendo que era peligroso. 	

- Ambos (empleado y dueño) tienen dominio funcional del hecho y contribuyen al resultado.

Aquí se configura coautoría, y ambos serían responsables penalmente por el daño a la seguridad vial.

3. Omisión impropia (comisión por omisión):

- El dueño tenía el deber jurídico de actuar (por ejemplo, supervisar, revisar o impedir la entrega del vehículo en mal estado).
- No actuó, a pesar de tener capacidad para hacerlo, y eso permitió la consumación del delito (el vehículo fue entregado y luego conducido en condiciones peligrosas).

Esto se asocia a la figura del garante, y se castiga como si hubiera actuado directamente (art. 27 COIP, comisión por omisión).

Requisitos clave para que exista autoría o participación penal del dueño:

- Conocimiento del riesgo.
- Capacidad de control y dirección sobre el hecho.
- Posibilidad real de evitar el resultado.
- Vínculo directo con la conducta imprudente del empleado.

<p>Pregunta 6 ¿Cómo se abordarían casos donde el taller implementó protocolos propios de revisión, pero estos resultaron insuficientes para prevenir el accidente?</p>	<p>No existe responsabilidad del taller por qué no lo norma la ley.</p>	<p>Cuando un taller mecánico implementa protocolos de revisión, pero estos resultan insuficientes para prevenir un accidente, el análisis penal y jurídico gira en torno a los conceptos de deber de cuidado objetivo, negligencia técnica y evaluación de la diligencia debida.</p>	<p>Si se implementó protocolos propios y estos fueron insuficientes, debería realizarle un peritaje que corrobore si fue negligente el taller, y a su vez, debería existir un organismo que emita un certificado que garantice que</p>
---	---	--	--

			los talleres mecánicos cuenten con protocolos eficientes de revisión, evitando accidentes posteriores.
Pregunta 7 ¿Es conveniente establecer una responsabilidad penal de los talleres mecánicos que cometen errores?	Puede ser dable, a través de una implementación como delito en el Código Orgánico Integral Penal.	Sí, es conveniente establecer una responsabilidad penal para los talleres mecánicos que cometen errores, pero solo en los casos en que esos errores constituyan conductas gravemente imprudentes, negligentes o dolosas, y que tengan el potencial real de afectar la seguridad vial o la vida de terceros.	A criterio personal considero que sí, cuando los mismos no cumplan con estándares de calidad y que por su negligencia se atente contra la seguridad vial.

Fuente: elaboración propia

Análisis parcial de entrevistas realizadas a expertos en derecho

El examen de la segunda tabla indica que los letrados especializados en derecho reconocen una laguna normativa significativa en el ordenamiento ecuatoriano en lo que respecta a la responsabilidad penal de los talleres mecánicos. Observan que la norma vigente no prevé de manera expresa que la negligencia profesional de dicho sector pueda ser imputada en aquellos siniestros causados por fallas mecánicas previsibles. Tal vacío normativo genera, a su vez, una clamorosa inseguridad jurídica y complica, en distintos niveles, la tarea cotidiana de quienes administran justicia. Según los consultados, la ausencia de tipificación clara restringe la facultad de sancionar conductas efectivamente negligentes y, por ello, deja desprotegidas a las personas que sufren accidentes viales. Ante esta situación, sugieren revisar y actualizar con carácter urgente el andamiaje normativo en la materia.

Coinciden los jurisconsultos en que establecer la responsabilidad penal en tales casos se torna arduo precisamente por la falta de criterios técnico-jurídicos claramente definidos. Argumentan que, sin pautas objetivas que permitan establecer el nexo causal entre la omisión del taller y el accidente, la imputación

adquiere un matiz de incertidumbre difícil de conciliar con el principio de legalidad. Esta dificultad se agudiza todavía más por la inexistencia de protocolos estandarizados que orienten la revisión y el mantenimiento de vehículos.

En conversaciones recientes, juristas han puesto de relieve que la vaguedad de los elementos que configuran el delito de negligencia en los talleres mecánicos se interpone al acceso efectivo a la justicia. La falta de contornos precisos impide decidir con certeza cuándo una falla mecánica era previsible y podía haberse evitado. Esa indeterminación, advierten los letrados, mina la fuerza del razonamiento jurídico y es un resquicio que la defensa suele explotar para eludir sanciones. Por ello, sugieren que el ordenamiento establezca obligaciones de diligencia apuntadas y criterios claros para apreciar la previsibilidad de un defecto. Una norma así aliviaría la tarea de los jueces y ofrecería un resguardo más sólido a las víctimas.

Los especialistas entrevistados sostienen que, mientras no haya una regulación puntual, muchos accidentes de tránsito quedan en la sombra de la impunidad. Al carecer de patrones legales bien definidos, numerosos siniestros atribuibles a un descuido mecánico no son calificados adecuadamente ni reciben la sanción que reclaman las circunstancias. Este vacío, señala la abogada consultada, deja a los usuarios desprotegidos y erosiona la confianza en el sistema judicial. Por consiguiente, piden que la ley prevea castigos proporcionales y dispositivos operativos que permitan una persecución penal real. Solo así se afianzaría una protección social efectiva y se garantizaría un acceso de facto a la justicia.

El análisis de la tabla llevó a los abogados consultados a recalcar que los operadores jurídicos necesitan capacitación específica en responsabilidad penal profesional. Argumentan que entender a fondo los aspectos técnicos y legales del mantenimiento automotriz es clave para interpretar y aplicar la norma de modo apropiado. Por eso, sugieren incorporar módulos dedicados a este tema en los cursos para jueces, fiscales y defensores públicos. Creen que una formación así ayudaría a que todos los tribunales usen criterios parecidos y valoren

correctamente las pruebas periciales. En su mirada, la actualización del personal no reemplaza la nueva ley, pero sí la refuerza de forma fundamental.

Los expertos legales ven inevitable que la norma recién propuesta incluya pasos claros para investigar y sancionar los delitos relacionados. En ese sentido, piden llevar un registro obligatorio de todas las reparaciones, junto con las certificaciones técnicas, y documentar cada procedimiento mecánico. Con esos libros y archivos a la vista, sostienen que se siguen la pista de lo que ocurrió ante un accidente y probar si hubo negligencia. También sugieren articular a las autoridades de tránsito, los peritos y los operadores jurídicos en un solo esfuerzo para hacer pesquisas más sólidas y rápidas. Al final, aseguran que más transparencia y trazabilidad alentarían mayor confianza en el sistema y, por ende, más seguridad en las calles.

En síntesis, el examen de la segunda tabla muestra que la mayoría de los abogados especializados en derecho apoyan una reforma que defina con claridad la responsabilidad penal de los talleres mecánicos cuando ocurren fallas que podían preverse. Admiten que, sin reglas precisas y sin pautas técnicas-jurídicas, la indagación y el castigo de estos incidentes resultan complejos, lo que a su vez alimenta la sensación de impunidad. El consenso de estos expertos es que una norma bien diseñada, junto a manuales técnicos y programas de capacitación, robustecería la actuación del sistema judicial y ofrecería una protección más sólida tanto a las víctimas como a toda la comunidad.

Tabla 4. Entrevistas a peritos

Entrevistados	Ortiz Viteri Santiago Francisco	Roberto Guzmán Hurtado	César Daniel Morales Cajamarca
Cargo que Desempeñan	Ingeniero acreditado del consejo de la Judicatura (Accidentología Vial)	Sargento Segundo de Policía	Mayor de Policía Perito de accidentología vial.
Pregunta 1 ¿De qué manera es posible determinar que ha existido un daño mecánico que pudo haber sido considerado como previsible?	Verificando tolerancias de los elementos considerados dentro del mantenimiento preventivo de un sistema mecánico.	.Si un daño mecánico previsible ocurrió dentro de los mantenimientos correctivos dentro del vehículo, esto podemos dar un	Mediante la inspección ocular técnica cuando se tenga acceso a los sistemas, la verificación de los daños materiales. Las huellas

		<p>criterio donde se ha podido anticipar la posibilidad del daño.</p>	<p>encontradas en las piezas y componentes. De ser el caso, el envío de las piezas a los laboratorios para medir la resistencia, espesor y condiciones de la pieza.</p> <p>Si un daño mecánico previsible ocurrió dentro de los mantenimientos correctivos dentro del vehículo, esto podemos dar un criterio donde se ha podido anticipar la posibilidad del daño.</p> <p>De ser el caso verdad y que dicho daño afecte a la conducción, el daño material provoca signos que inmediatamente se puede ser percibido por el conductor a lo que debe adoptar las medidas necesarias y no exponerse al riesgo del accidente,</p>
<p>Pregunta 2 ¿Qué criterios doctrinales utiliza para distinguir entre negligencia profesional y error de técnica admisible en servicios mecánicos, especialmente en contextos donde no existen normativas técnicas específicas?</p>	<p>Toda verificación mecánica se basa en el manual de reparación de taller que expide el fabricante.</p>	<p>Historial del mantenimiento del vehículo.</p> <p>Verificación de los últimos mantenimientos realizados.</p> <p>El estado de descomposición de las piezas.</p>	<p>Historial del mantenimiento del vehículo.</p> <p>Verificación de los últimos mantenimientos realizados.</p> <p>El estado de descomposición de las piezas.</p>
<p>Pregunta 3 ¿Qué desafíos presenta la prueba pericial para demostrar la relación causal directa entre una reparación defectuosa y un accidente posterior, especialmente cuando intervienen</p>	<p>Factores críticos: Intervención de variables externas (mal uso del vehículo, condiciones climáticas): requieren análisis comparativos entre el estado post-reparación y las circunstancias del accidente.</p>	<p>Un informe pericial es considerado como una prueba documental dentro de la experticia a realizarse, detallándose los daños defectuosos.</p>	<p>Demostrar técnicamente la afectación del daño en la conducción.</p>

factores externos?	<p>Falta de registros técnicos del taller: dificulta verificar si se aplicaron estándares de calidad en la reparación.</p> <p>Degradación post-intervención: se debe diferenciar entre fallas inherentes a la reparación y deterioro natural. Para ello, se aplican pruebas de fatiga y análisis de historial de mantenimiento del vehículo.</p> <p>Metodología: Reconstrucción de hechos: simulación de escenarios con software especializado (ej. dinámica de colisiones). Análisis de componentes: inspección microscópica de piezas para detectar defectos de soldadura, ajuste incorrecto o materiales inadecuados. Contraste con estándares: comparación con manuales del fabricante y normativas locales (ej. Acuerdo 042-CG-2016 para mantenimiento correctivo).</p>
--------------------	--

<p>Pregunta 4 ¿Qué estándares aplica para determinar si una falla mecánica era previsible y evitable según los conocimientos técnicos vigentes al momento de la reparación?</p>	<p>Antigüedad y uso del vehículo: se evalúa si la reparación correspondía a mantener la vida útil estimada por el fabricante. Materiales y técnicas: se contrastan con especificaciones técnicas del taller y certificaciones</p>	<p>Revisión y verificación del estado de la pieza a periciarse. Experiencia basados en los conocimientos técnicos vigentes al momento de la reparación. La observación de signos de desgaste, anomalías o mal</p>	<p>Revisión y verificación del estado de la pieza a periciarse. Experiencia basados en los conocimientos técnicos vigentes al momento de la reparación.</p>
--	---	---	---

	<p>internacionales (ej. ISO 9001).</p> <p>Pruebas de validación: ensayos de carga, resistencia a vibraciones y análisis termográficos para verificar integridad de reparaciones.</p> <p>Documentación clave: Informes técnicos del taller: registro de piezas reemplazadas, procesos aplicados y herramientas utilizadas. Historial de mantenimiento: fechas, kilómetros recorridos y recomendaciones del fabricante.</p>	<p>funcionamiento antes de la falla.</p> <p>La aplicación de prácticas de mantenimiento preventivo y correctivo recomendadas por el fabricante o la industria</p>	<p>La observación de signos de desgaste, anomalías o mal funcionamiento antes de la falla</p> <p>La aplicación de prácticas de mantenimiento preventivo y correctivo recomendadas por el fabricante o la industria.</p>
<p>Pregunta 5 ¿Qué peso otorga a la calidad de las piezas utilizadas en la reparación como factor para configurar dolo eventual o imprudencia grave?</p>	<p>Piezas certificadas vs. no certificadas: se prioriza el uso de componentes homologados por el fabricante. El uso de piezas de baja calidad puede configurar imprudencia grave si se ignoraron advertencias técnicas.</p> <p>Documentación de procedencia: falta de facturas o certificados de calidad de las piezas implica responsabilidad del taller.</p> <p>Análisis comparativo: se contrastan las propiedades físicas (ej. resistencia a la tracción) de las piezas reemplazadas con las especificaciones técnicas.</p>	<p>La calidad de las piezas es diferente de acuerdo a su marca.</p> <p>Un factor que intensifique la negligencia en caso de imprudencia grave, pero no es el único elemento de acuerdo a su calidad. Las dimensiones de las marcas son diferentes</p>	<p>La calidad de las piezas es diferente de acuerdo a su marca.</p> <p>Un factor que intensifique la negligencia en caso de imprudencia grave, pero no es el único elemento de acuerdo a su calidad.</p> <p>Las dimensiones de las marcas son diferentes.</p>

<p>Pregunta 6 ¿Qué metodología emplea para determinar si una falla mecánica fue consecuencia de una reparación negligente o de un deterioro natural post-intervención?</p>	<p>Metodología para diferenciar negligencia vs. deterioro natural Proceso en 5 etapas: Inspección visual: identificar signos de desgaste anormal o defectos de fabricación en las piezas reemplazadas. Análisis de fatiga: pruebas de laboratorio para determinar si la falla se debió a estrés repetitivo (ej. Vibraciones en ejes). Contraste cronológico: verificar si el periodo entre la reparación y la falla coincide con la vida útil estimada del componente. Entrevistas técnicas: recabar testimonios del personal del taller sobre procedimientos aplicados. Simulación computacional: recrear condiciones de uso del vehículo para validar hipótesis.</p>	<p>Historial del mantenimiento del vehículo. Verificación de los últimos mantenimientos realizados. El estado de descomposición de las piezas.</p>	<p>Historial del mantenimiento del vehículo. Verificación de los últimos mantenimientos realizados. El estado de descomposición de las piezas.</p>
<p>Pregunta 7 ¿Cómo documenta el cumplimiento de estándares internacionales (ej. ISO 9001) en talleres que carecen de certificaciones locales, y qué relevancia tiene esto en un proceso penal?</p>	<p>Estrategias para talleres no certificados: Contrato de reparación: incluir cláusulas que especifiquen el cumplimiento de estándares internacionales (ej. ISO 9001). Registros de calibración: evidenciar que herramientas y equipos utilizados cumplieron con protocolos de mantenimiento. Informes de terceros: incluir auditorías</p>	<p>Creación de registros detallados que evidencien la implementación de los requisitos de la norma. Esta documentación es relevante en un proceso penal, puede servir como prueba de la diligencia y buenas prácticas del taller, o como evidencia de fallas en caso de negligencia.</p>	<p>Creación de registros detallados que evidencien la implementación de los requisitos de la norma.</p>

	realizadas por entidades independientes que verifiquen prácticas compatibles con estándares internacionales. Relevancia penal: estas pruebas demuestran si el taller actuó con diligencia razonable, reduciendo cargos por negligencia grave.		
Pregunta 8 ¿Qué parámetros técnicos utiliza para establecer la previsibilidad de la falla al momento de la reparación, considerando la antigüedad del vehículo y el historial de mantenimiento?	-----	Historial del mantenimiento del vehículo. Verificación de los últimos mantenimientos realizados. El estado de descomposición de las piezas que ser reemplazadas.	Historial del mantenimiento del vehículo. El estado de descomposición de las piezas que ser reemplazadas.
Pregunta 9 ¿Qué papel juega la cadena de custodia de las piezas reemplazadas en su peritaje, y cómo garantiza su preservación como prueba material?	Protocolos de preservación: Sellado físico: uso de bolsas herméticas con cierres dobles para piezas pequeñas. Registro fotográfico: documentación de estado inicial de las piezas antes de su análisis. Custodio designado: asignación de un responsable para evitar manipulación no autorizada. Bitácora de movimientos: registro de traslados entre laboratorios y talleres.	La cadena de custodia en las piezas reemplazadas es fundamental en un peritaje, asegura la integridad y autenticidad de la evidencia, garantizando que las piezas analizadas son las mismas que se encontraron originalmente y que no han sido alteradas. Esto se logra mediante un registro detallado y continuo de cada persona que manipula la evidencia, desde su recolección hasta su análisis.	La cadena de custodia en las piezas reemplazadas es fundamental en un peritaje, asegura la integridad y autenticidad de la evidencia, garantizando que las piezas analizadas son las mismas que se encontraron originalmente y que no han sido alteradas. Esto se logra mediante un registro detallado y continuo de cada persona que manipula la evidencia, desde su recolección hasta su análisis.
Pregunta 10 ¿Qué protocolos de garantía post-reparación se deben implementar para detectar fallas previsibles, y cómo los	Medidas preventivas: Pruebas de funcionamiento: rodillos dinámicos para suspensiones o frenos.	Realizar un mantenimiento en un taller autorizado por la marca o concesionaria. Utilizar los equipos necesarios para su	Realizar un mantenimiento en un taller autorizado por la marca o concesionaria. Utilizar los equipos necesarios para su

documentan posibles litigios?	ante	<p>Documentación obligatoria: entrega de certificado de garantía con detalles de piezas reemplazadas y procedimientos aplicados.</p> <p>Seguimiento post-reparación: llamadas periódicas al cliente para verificar funcionamiento del vehículo.</p> <p>Relevancia legal: la ausencia de estos protocolos puede interpretarse como falta de diligencia en procesos penales.</p>	<p>comprobación y análisis. Detectar fallas previsibles después de una reparación y documentarlas. Implementar protocolos que incluyan inspecciones detalladas, pruebas exhaustivas, seguimiento del rendimiento y un registro completo de todos los trabajos realizados y sus resultados. Historial y registro de las piezas cambiadas, reparadas y cambiadas y dar una garantía en su desarrollo del motor.</p>	<p>comprobación y análisis. Detectar fallas previsibles después de una reparación y documentarlas. Implementar protocolos que incluyan inspecciones detalladas, pruebas exhaustivas, seguimiento del rendimiento y un registro completo de todos los trabajos realizados y sus resultados. Historial y registro de las piezas cambiadas, reparadas y cambiadas y dar una garantía en su desarrollo del motor.</p> <p>Registro de los técnicos o mecánicos que han accedido a los sistemas de los vehículos.</p>
-------------------------------	------	--	---	---

Fuente: elaboración propia

Análisis parcial de entrevistas realizadas a peritos

El examen de la tercera tabla pone de manifiesto que los expertos forenses perciben un vacío normativo en Ecuador en cuanto a la responsabilidad penal de los talleres mecánicos. La carencia de disposiciones concretas entorpece su labor al momento de evaluar si una falla era previsible o evitable, por lo que sus dictámenes carecen del peso probatorio necesario. Sin esa estructura legal, el argumento técnico pierde valor en el juicio y, en consecuencia, los jueces y fiscales encuentran más dificultades para fundamentar la imputación. Por eso, los peritos reclaman que se instauren criterios objetivos y parámetros medibles que doten de seguridad jurídica a su actividad.

Los mismos especialistas advierten que la falta de protocolos estandarizados para la revisión y el mantenimiento de vehículos agudiza el conflicto normativo. Al no existir guías oficiales, resulta casi imposible establecer si una avería era previsible ni tampoco si el taller actuó con la diligencia esperada. Esta disparidad impide que los tribunales interpreten igual la prueba técnica y, en consecuencia, dificulta identificar la eventual negligencia profesional. Para reducir estas divergencias, los peritos proponen la elaboración de manuales homologados que orienten tanto la investigación como la valoración de la prueba en el proceso penal.

Durante los interrogatorios, los expertos insistieron en que la vaguedad de los rasgos que configuran el delito de negligencia para los talleres de reparaciones entorpece su trabajo técnico. Falta una regla legal que ordene cómo medir la culpa del establecimiento, de modo que cada juez decide a qué prueba darle peso y a cuál restarle valor. Este terreno movedizo acaba en fallos arbitrarios o incluso contradictorios entre sentencias. Por eso, los peritos reclaman una norma que esboce de forma seria qué deberes y qué mínimos cuidados se espera que cumpla cada taller. Una definición así haría que su informe adquiriera más peso y que el juicio se convirtiera en un examen más objetivo.

La carencia de reglas concretas, añaden, deja la puerta abierta a la impunidad cuando un defecto mecánico, evidente a un ojo entrenado, provoca un accidente grave. Al no haber mandatos precisos, muchos siniestros quedan sin denuncia formal o se archivan porque el fiscal no haya culpable claro. Esta laguna legal protege más al negocio que a la víctima y erosiona la fe pública en la administración de justicia. Por eso los peritos sugieren que la ley introduzca sanciones visibles y un procedimiento ágil que persiga de verdad la negligencia en el trabajo técnico automotor. Con tales cambios, argumentan, se reforzaría tanto la prevención de accidentes como la rendición de cuentas en toda la cadena del transporte.

Los expertos subrayan que los encargados de la justicia tienen que recibir enseñanza tanto técnica como legal antes de tocar estos casos. A su juicio, saber de mecánica y de cómo valorar la prueba pericial es clave para que el sistema funcione bien. Por eso, sugieren hacer talleres donde peritos, fiscales y jueces

trabajen juntos, alineen criterios y entiendan el fondo técnico en cada denuncia. Esa formación, creen, daría mayor rigor y unidad a la forma en que se investiga y se castiga el delito.

Los mismos peritos piden que la nueva norma exija dejar constancia escrita y sellada de cada intervención que hagan los mecánicos. Recomiendan, además, crear un registro oficial y pedir un informe claro de cada reparación, pieza por pieza. Con esos dossiers en mano, los jueces tendrían una senda limpia para rastrear lo ocurrido y para probar si hubo o no negligencia. También proponen que tránsito, talleres y el aparato judicial trabajen como un solo equipo, de modo que ninguna línea de la investigación quede suelta. La ficha detallada, sostienen, robustecería la prueba técnica y vendría a ser un pilar en la sala.

Es así que, la mayoría de los peritos respalda una modificación legal que defina con claridad la responsabilidad penal de los talleres mecánicos cuando ocurren fallas que podían haberse advertido. Ellos señalan que la ausencia de normas precisas y de criterios técnico-jurídicos consistentes obstaculiza tanto la investigación como la imposición de sanciones, alimenta así un círculo de impunidad. Además, coinciden en que, si esa norma se articula con protocolos técnicos y programas de capacitación, el sistema de justicia responderá con mayor celeridad y las víctimas, junto con la sociedad, contarán con una protección real.

3.2. Análisis de resultados

Se revela que juzgar la responsabilidad penal de los talleres mecánicos por fallas previsibles es una cuestión candente en el ámbito penal y de tránsito de Ecuador. Fiscalía, abogados especializados y peritos coinciden en que, sin pautas técnico-jurídicas claras, establecer el lazo entre una negligencia del taller y un accidente posterior resulta extremadamente complejo. Esta deficiencia normativa siembra inquietud durante la investigación y en las decisiones de los jueces, que afecta la seguridad jurídica y, en última instancia, la protección de las víctimas.

La ausencia de protocolos uniformes de revisión y mantenimiento vehicular agrava aún más el oscuro panorama. Los consultados señalan que, sin criterios técnicos objetivos, es difícil decidir cuándo una falla era realmente previsible y podía haberse evitado con un servicio apropiado. Esta carencia limita el trabajo de los peritos, debilita la evidencia técnica y complica la construcción de una acusación sólida. Además, la falta de estándares evita que las resoluciones judiciales sean coherentes y abre la puerta a la discrecionalidad y a resultados desiguales en casos similares.

En el Ecuador no hay una norma específica que aborde la responsabilidad penal de los talleres mecánicos, y esa ausencia legal dificulta tanto la identificación de culpables como su posterior enjuiciamiento y sanción. Por eso, los fiscales y abogados con experiencia han observado que muchos percances de tránsito derivados de un servicio negligente no llegan a una solución judicial justa. La laguna normativa, por tanto, favorece la impunidad y deja a las víctimas de accidentes que en cambio se evitan en una situación de profunda desprotección.

Tampoco existe una definición precisa de los elementos que se configura como el delito imputable a la actividad profesional descuidada de esos talleres. Sin esa claridad, la investigación recae sobre fiscales y jueces que terminan en apelación, más que nada, a tipos penales generales y a lecturas amplias de lo que la ley dice. Esa indeterminación erosiona el discurso técnico y brinda además un resquicio a quien defiende a los implicados para eludir las consecuencias. De ese modo, se normaliza una inseguridad que, en lugar de decrecer, se repliega sobre cada nuevo caso.

Los resultados obtenidos apuntan a que aún hace falta una base jurídica y doctrinal sólida que legitime la imputación penal por negligencia profesional en el ámbito de los servicios mecánicos. Todos los expertos consultados concuerdan en que, para proceder en estos casos, hay que integrar criterios de imputación objetiva junto con los estándares internacionales de diligencia profesional, de manera que la responsabilidad penal aparezca siempre con fundamento claro y no de forma aislada o caprichosa. Un esquema de esta naturaleza permitiría al juez y al

legislador contar con un sustento más coherente y estable a la hora de decidir si un error mecánico justifica o no la intervención penal.

Por otra parte, caracterizar exhaustivamente los elementos que configuran dicha responsabilidad en situaciones donde una falla mecánica era previsible se considera un paso esencial para dar mayor certeza tanto a los operadores de justicia como a los propios trabajadores del sector. Los entrevistados sugieren que, además de fijar con precisión los deberes de cuidado de cada profesional, se establezcan mínimos técnicos objetivos y criterios claros para juzgar la previsibilidad y la evitabilidad de cada defecto. Con esta definición, el trabajo de fiscales, jueces y peritos se vuelve más ágil y uniforme, y las pruebas se valoran con referencia a patrones comunes en lugar de miradas individuales.

Los hallazgos expuestos evidencian la necesidad inmediata de dotar al ordenamiento jurídico ecuatoriano de pautas precisas en torno a la atribución de responsabilidad penal a los talleres mecánicos. Los expertos y operadores jurídicos consultados respaldan una enmienda legislativa que incluya deberes concretos, protocolos técnicos estandarizados y sanciones proporcionales a las infracciones. Según su opinión, una normativa clara, combinada con programas de formación continua, reforzaría la actuación del sistema de justicia y ofrecería una protección más sólida tanto para las víctimas como para la comunidad en su conjunto.

CONCLUSIONES

- La base legal y teórica de la responsabilidad penal por negligencia profesional en los servicios mecánicos arranca del reconocimiento de que dichos talleres, en cuanto proveedores de un saber técnico, asumen un deber de cuidado especialmente elevado ante la comunidad. Tanto la doctrina penal como la jurisprudencia comparada avalan que son penalmente responsables cuando una omisión o un acto descuidado en la revisión, reparación o mantenimiento de un vehículo origina un riesgo previsible y evitable que termina por materializarse en un daño concreto. Así las cosas, resulta jurídicamente pertinente, e incluso imprescindible, argumentar la imputación penal de los talleres mecánicos a partir de los principios generales de la culpa y de la necesidad de tutelar bienes jurídicos colectivos, tales como la vida humana y la seguridad en las vías públicas.
- La caracterización de los elementos constitutivos de la responsabilidad penal en casos de fallas mecánicas previsibles, desde la imputación objetiva, exige delimitar con rigor el deber de cuidado profesional, la previsibilidad de la anormalidad y el vínculo causal entre la omisión o negligencia y el resultado lesivo. Para ello, es ineludible introducir parámetros técnicos y jurídicos que definan de modo uniforme en qué circunstancias el defecto era, en efecto, objetivamente evitable gracias a un mantenimiento diligente. Desde esta perspectiva, la imputación únicamente ganará fundamento sólido si muestra, en términos concretos, la ausencia de protocolos técnicos, el incumplimiento de estándares de calidad y la insuficiente capacidad del taller para prever y rechazar el daño.
- Para definir normas que delimiten la responsabilidad penal de los talleres mecánicos en el ordenamiento ecuatoriano, resulta indispensable promulgar un cuerpo legal que tipifique expresamente la negligencia profesional en el área automotriz. Dicha norma establecería deberes específicos, protocolos operativos, mecanismos de supervisión y sanciones equivalentes al grado

de culpa. La creación de un tipo penal propio, acompañada de requisitos técnicos claramente definidos, facilitará la investigación y el castigo de conductas dañosas, que protege a las víctimas, asegura certidumbre jurídica y evita la impunidad en este creciente sector.

RECOMENDACIONES

- Se sugiere en consecuencia que el ordenamiento jurídico ecuatoriano incluya un tipo penal propio dirigido a la negligencia profesional en la actividad mecánica automotriz, para especificar los deberes mínimos que tienen que respetar los talleres, las condiciones bajo las cuales una omisión o un mal procedimiento se tornan relevantes desde el ámbito penal y los estándares de cuidado que se esperen de cada operador. Al hacerlo, se otorga mayor certeza jurídica a jueces y fiscales, y se evita la indefinición cuando un fallo mecánico evitable causa daño.
- Asimismo, resulta crucial que el país elabore y reconozca protocolos técnicos y jurídicos estandarizados para la inspección, el mantenimiento y la reparación de vehículos. Tales guías, una vez aprobadas, funcionarían como referencias objetivas que permitan distinguir entre una falla previsible y un suceso fortuito. Con ellas, fiscales, jueces y peritos tendrían métricas precisas para evaluar la actuación del taller e identificar con claridad el nexo causal entre la negligencia y el daño ocurrido.
- Se sugiere que se amplíen y profundicen los programas de formación para fiscales, jueces y peritos del sistema de justicia, centrándose en la responsabilidad penal derivada de la negligencia profesional en el ámbito de los servicios mecánicos. Esa capacitación incluye tanto el trasfondo técnico del trabajo mecánico como los fundamentos jurídicos relevantes, de modo que los operadores aprendan a mirar el problema desde múltiples disciplinas y a mantenerse al día con la evolución de la doctrina. Un enfoque así favorecería una investigación más exhaustiva y un enjuiciamiento más preciso, además de ayudar a establecer criterios legales coherentes y constantes en toda la aplicación de la ley.

BIBLIOGRAFÍA

Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT). (s.f.). Capítulo tránsito del Código Orgánico Integral Penal. Recuperado de <http://www.amt.gob.ec/files/AMT-COIP-CAPITULO-TRANSITO.pdf>

Araujo, P. (2014). *Responsabilidad penal de las personas jurídicas en el Ecuador*. Quito: Corporación Editora Nacional.

Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial. Recuperado de https://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic5_ecu_ane_con_judi_c%C3%B3d_org_int_pen.pdf

Asamblea Nacional del Ecuador. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Registro Oficial No. 449. Quito: Lexis Editores.

Asamblea Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Registro Oficial. Disponible en: www.asambleanacional.gob.ec

Barrios Virguez, J. (2015). Responsabilidad penal empresarial conforme el nuevo Código Orgánico Integral Penal. Recuperado de <https://barriosvirguez.com/es/faqs/es-un-mecanico-responsable-de-danos-por-reparaciones/>

Basabe Serrano, S. (2003). Responsabilidad penal de las personas jurídicas desde la teoría de sistemas. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar.

Basabe Serrano, S. (2003). *Responsabilidad penal de las personas jurídicas desde la teoría de sistemas*. Quito: Universidad Andina Simón Bolívar.

Bravo, J. (2018). Historia del derecho penal en Ecuador. *Revista Jurídica Nacional*, 12(2), 45-60.

Bricola, L. (2010). *Teoría general del delito*. Madrid: Marcial Pons.

Carvajal Flor, P., Carvajal Medina, P., & Carvajal Medina, E. (2024). *Principios del sistema acusatorio oral en el ámbito penal*. CEPWeb.

Cepeda López, H. P. (2020). *El derecho penal simbólico en el Ecuador, a partir del Código Orgánico Integral Penal (Tesis de maestría)*. Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

Cisneros Banderas, V. P. (2020). *La efectividad de los mecanismos de reparación integral a la víctima en las infracciones de tránsito (Tesis de maestría)*. Universidad Andina Simón Bolívar. Recuperado de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7802/1/T3384-MDPE-Cisneros-La%20efectividad.pdf>

Cisneros, M. (2018). Responsabilidad penal por el producto: el principio de confianza como criterio delimitador del cuidado debido en la legislación ecuatoriana. *Revista Jurídica*, 15(2), 45-67.

Código Orgánico Integral Penal (COIP). Disponible en: https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf

Creswell, J. W. (2013). *Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches* (4th ed.). SAGE Publications.

Defensa Ecuador. (2018). Responsabilidad penal por daños causados en accidentes de tránsito. Recuperado de https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/05/COIP_abr18.pdf

Ferrajoli, L. (1997). *Derecho y razón: Teoría del garantismo penal*. Madrid: Editorial Trotta.

Fiscalía General del Estado. (2021). *Informe de peritaje técnico: Caso fuga de combustible en taller mecánico*. Recuperado de <https://www.fiscalia.gob.ec>

Gestión de residuos peligrosos en talleres mecánicos - Incinerox. Disponible en: <https://incinerox.com.ec/gestion-residuos-en-los-talleres-mecanicos/>

Hernández Sampieri, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación*. McGraw-Hill.

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2020). *Metodología de la investigación* (6a ed.). McGraw-Hill.

Iberley. (2017). Condenado por apropiación indebida el mecánico al no devolver un vehículo pendiente de reparación. Recuperado de <https://www.iberley.es/noticias/condenado-apropiacion-indebida-mecanico-no-devolver-vehiculo-pendiente-reparacion>

Llvisaca Silva, B. X., & Guevara Ortega, E. M. (2022). Análisis de los talleres mecánicos automotrices para vehículos livianos en la ciudad de Cuenca mediante un espacio muestral en base a la norma ISO 9001:2015 (Trabajo de titulación). Universidad Politécnica Salesiana. Recuperado de <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/22635/1/UPS-CT009791.pdf>

Llvisaca Silva, B. X., & Guevara Ortega, E. M. (2022). Análisis de los talleres mecánicos automotrices para vehículos livianos en la ciudad de Cuenca mediante un espacio muestral en base a la norma ISO 9001:2015 en el año 2020 [Trabajo de titulación, Universidad Politécnica Salesiana].

López, A. (2018). *La responsabilidad penal de las personas jurídicas en el Ecuador*. Quito: Editora Jurídica Cevallos.

Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos. (2014). Código Orgánico Integral Penal (COIP). Registro Oficial No. 449. <https://www.funcionjudicial.gob.ec/wp-content/uploads/2015/07/COIP.pdf>

Morin, E. (2006). *Introducción al pensamiento complejo*. Gedisa.

Muñoz, J. (2019). Responsabilidad Penal: Imputación Objetiva y Riesgo No Permitido. Editorial Jurídica.

Ñaupas Paitán, H., Mejía, E., & Valdivia Dueñas, M. R. (2023). *Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis*.

Ortiz, L. (2022). Principio de Legalidad y su Aplicación en el Derecho Penal Ecuatoriano. Análisis Jurídico. Disponible en: <https://www.ciencialatina.org/index.php/cienciala/article/download/11189/16399>

Paredes, A. (2020). Normativa Técnica y Seguridad Vehicular: Responsabilidad en Talleres Mecánicos. Revista Derecho y Sociedad.

Picatoste Bobillo, V. (2018). Responsabilidad penal y civil en la reparación de vehículos: aspectos legales y técnicos. Editorial Jurídica.

Pozo Torres, J. (2017). *Comentarios al Código Orgánico Integral Penal*. Guayaquil: Editorial Jurídica del Pacífico.

Santacruz C., H. B., & Navarro Villacís, H. F. (2023). Derecho Penal Ecuatoriano. Pontificia Universidad Católica del Ecuador. Recuperado de <https://www.pucesi.edu.ec/webs2/libros-docentes/2023/Libro-final-DERECHO-PENAL-ECUATORIANO.pdf>

Uniteco Ecuador. (2025). Responsabilidad penal de las empresas. Recuperado de <https://uniteco.ec/blog/existe-responsabilidad-penal-de-las-empresas/>

Zambrano Pasquel, A. (2023). Derecho procesal penal actual. CEPWeb

ANEXOS

Anexo 1.- Cuestionario aprobado para la entrevista a peritos



Pontificia Universidad
Católica del Ecuador

Sede
Ambato

Estimado/a:

Con la finalidad de realizar el proyecto de investigación con tema **“RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS TALLERES MECÁNICOS POR FALLAS MECÁNICAS PREVISIBLES”** previo a la obtención del título de “Abogado/a de Los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador”

Sírvase contestar las siguientes preguntas:

ENTREVISTA N.º. _____

ESTUDIANTE: Marco Darío Silva Oñate

DIRECTOR/A DEL PROYECTO: Mg. Christian Danilo Gavilanes Domínguez

SEMESTRE: Noveno Semestre

TEMA DE TESIS: RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS TALLERES MECÁNICOS POR FALLAS MECÁNICAS PREVISIBLES

NOMBRE DEL ENTREVISTADO/A:

PROFESIÓN: _____

LUGAR DE TRABAJO: _____

CARGO QUE DESEMPEÑA: _____

Años de Experiencia: _____

Cuestionario:

1. ¿De qué manera es posible determinar que ha existido un daño mecánico que pudo haber sido considerado como previsible?

2. ¿Qué criterios doctrinales utiliza para distinguir entre negligencia profesional y error de técnica admisible en servicios mecánicos, especialmente en contextos donde no existen normativas técnicas específicas?

3. ¿Qué desafíos presenta la prueba pericial para demostrar la relación causal directa entre una reparación defectuosa y un accidente posterior, especialmente cuando intervienen factores externos?

4. ¿Qué estándares aplica para determinar si una falla mecánica era previsible y evitable según los conocimientos técnicos vigentes al momento de la reparación?

5. ¿Qué peso otorga a la calidad de las piezas utilizadas en la reparación como factor para configurar dolo eventual o imprudencia grave?

6. ¿Qué metodología emplea para determinar si una falla mecánica fue consecuencia de una reparación negligente o de un deterioro natural post-intervención?

7. ¿Cómo documenta el cumplimiento de estándares internacionales (ej. ISO 9001) en talleres que carecen de certificaciones locales, y qué relevancia tiene esto en un proceso penal?

8. ¿Qué parámetros técnicos utiliza para establecer la previsibilidad de la falla al momento de la reparación, considerando la antigüedad del vehículo y el historial de mantenimiento?

9. ¿Qué papel juega la cadena de custodia de las piezas reemplazadas en su peritaje, y cómo garantiza su preservación como prueba material?

10. ¿Qué protocolos de garantía post-reparación se deben implementar para detectar fallas previsibles, y cómo los documentan ante posibles litigios?

Anexo 2.- Cuestionario aprobado para la entrevista a fiscales y abogados**Pontificia Universidad
Católica del Ecuador****Sede
Ambato****Estimado/a:**

Con la finalidad de realizar el proyecto de investigación con tema **“RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS TALLERES MECÁNICOS POR FALLAS MECÁNICAS PREVISIBLES”** previo a la obtención del título de “Abogado/a de Los Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador”

Sírvase contestar las siguientes preguntas:

ENTREVISTA N.º. _____**ESTUDIANTE:** Marco Darío Silva Oñate**DIRECTOR/A DEL PROYECTO:** Mg. Christian Danilo Gavilanes Domínguez**SEMESTRE:** Noveno Semestre**TEMA DE TESIS: RESPONSABILIDAD PENAL DE LOS TALLERES MECÁNICOS POR FALLAS MECÁNICAS PREVISIBLES****NOMBRE DEL ENTREVISTADO/A:**

PROFESIÓN: _____**LUGAR DE TRABAJO:** _____**CARGO QUE DESEMPEÑA:** _____**Años de Experiencia:** _____

Cuestionario:

1. **¿A quién se considera responsable penalmente cuando conduzca un vehículo con daños mecánicos previsibles?**

—

2. **En el supuesto de que un vehículo sea retirado de una mecánica o casa vehicular y tenga daños mecánicos previsibles ¿convendría sancionar al conductor o al dueño del taller mecánico? Fundamente su respuesta.**

—

3. **¿Se puede decir que un sujeto que retira su vehículo del taller mecánico y por tal conduce con un vehículo con daños mecánicos previsibles, actúa bajo el principio de confianza y no debería de ser sancionado?**

—

4. **En el supuesto de que un vehículo sea retirado de una mecánica o casa vehicular y tenga daños mecánicos previsibles. ¿Genera un riesgo para la seguridad vial quien no arregló de forma adecuada el vehículo o quién conduce?**

—

5. **¿En qué casos se pudiese considerar con alguna forma de autoría (art. 382 COIP) aplicable a los dueños de talleres cuyos empleados cometieron negligencias?**

—

6. **¿Cómo se abordarían casos donde el taller implementó protocolos propios de revisión, pero estos resultaron insuficientes para prevenir el accidente?**

7. ¿Es conveniente establecer una responsabilidad penal de los talleres mecánicos que cometen errores?

Anexo 3.- Evidencia de la entrevista al Dr. Roberto Carlos Vayas Valdés

Anexo 4.- Evidencia de la entrevista al Abg. Erick Israel López