

12

PROCESO DE JUZGAMIENTO
PARA EL PROCESAMIENTO Y COMERCIALIZACIÓN DE CAFÉ
TOSTADO Y MOLIDO, CANTÓN MARCABELÍ

PROCESO DE JUZGAMIENTO

EN LAS MUERTES CULPOSAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN AMBATO

TRIAL PROCESS IN WRONGFUL DEATHS DUE TO TRAFFIC ACCIDENT IN AMBATO

Milton Xavier Peñafiel-Aleaga¹

E-mail: mpenafiel@indoamerica.edu.ec

ORCID: <https://orcid.org/0000-00001-8942-101X>

Yudith López-Soria¹

E-mail: yudithlopez@uti.edu.ec

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-6845-088X>

¹ Universidad Indoamérica. Ecuador.

Cita sugerida (APA, séptima edición)

Peñafiel-Aleaga, M. X., & López-Soria, Y. (2023). Proceso de juzgamiento en las muertes culposas por accidente de tránsito en Ambato. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*, 6(2), 107-115.

RESUMEN

La muerte culposa ocasionada por accidentes de tránsito en Ecuador, es aquel tipo de delito cometido por acción, en el que se infringe el deber objetivo de cuidado y se obtiene como resultado, la afectación al derecho a la vida como bien jurídicamente protegido. Este artículo tiene como objetivo analizar cuál es el procedimiento de juzgamiento en los casos de muertes culposas por accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato, Ecuador, según el Código Integral Penal, COIP. Para ello se aplicó una metodología cualitativa, a través de los métodos analítico-sintético e inductivo, y, como resultado científico se obtuvo que en el cantón Ambato, en el año 2021, existió la sustanciación de muerte culposa, por procedimiento directo y ordinario, con las excepciones de aplicabilidad en caso de afectar el derecho a la vida, o la integridad personal, concluyendo que, la sustanciación de este tipo de delito penal, ocasiona vulneración al derecho, al debido proceso, a la seguridad jurídica, y a la tutela judicial efectiva. En cuanto a los resultados, en análisis se genera cuáles han sido las principales causas de muerte culposa, entre ellas: la transgresión del reglamento de tránsito, impericia, negligencia, imprudencia e inobservancia de los imputados.

Palabras clave:

Accidentes de tránsito, muerte culposa, procedimiento penal.

ABSTRACT

Wrongful death caused by traffic accidents in Ecuador is that type of crime committed by action, in which the objective duty of care is violated and as a result, the right to life is affected as a legally protected good. This article aims to analyze the trial procedure in cases of wrongful deaths due to traffic accidents in the city of Ambato, Ecuador, according to the Integral Penal Code, COIP. For this, a qualitative methodology was applied, through the analytical-synthetic and inductive methods, and, as a scientific result, it was obtained that in the Ambato canton, in the year 2021, there was the substantiation of wrongful death, by direct and ordinary procedure, with the exceptions of applicability in case of affecting the right to life, or personal integrity, concluding that the substantiation of this type of criminal offense causes a violation of the right, due process, legal security, and judicial protection effective. Regarding the results, the analysis generates what have been the main causes of wrongful death, among them: the transgression of the traffic regulations, lack of skill, negligence, imprudence and non-observance of the accused.

Keywords:

Traffic accidents, wrongful death, criminal procedure.

INTRODUCCIÓN

Al referirse al proceso penal de juzgamiento en las muertes culposas por accidente de tránsito en Ambato, año 2022, es indispensable conocer cuáles son las principales causas alrededor del que se genera. Adicionalmente, se deben conocer los conceptos de dolo, culpa, procedimientos y la relación que se mantiene en cuanto al tema de estudio. Los derechos cuando se trata de tránsito y al tener un carácter especial y poseer una regularización, se pueden clasificar de acuerdo con el grado de afectación.

El delito de muerte culposa se encuentra tipificado en el artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal y en él, se determina la sanción prevista para el autor de este tipo de delito, siendo de uno a tres años de pena privativa de libertad y en caso de que la muerte sea producto de algún acto ilegítimo, peligroso o de alguna acción innecesaria la pena sería de tres a cinco años. Además, se incluye la suspensión de la licencia de conducir durante seis meses luego de que se concluya la pena privativa de libertad atribuida al autor del delito, como sanción accesoria y, la respectiva multa prevista en el art. 70 del COIP.

Castro Delgado (2011), indica que *“los accidentes de tránsito son aquella distorsión de la realidad entre la vida y los objetos que intervienen. El dolo se entiende por aquella conciencia o voluntad de realizar cualquier tipo de delito es decir como una acción que realiza una persona conociendo los elementos objetivos del tipo penal y de forma voluntaria”*.

Al hablar de las muertes culposas por accidente de tránsito se obtiene como resultado la afectación a un bien jurídico legalmente protegido de orden constitucional como es el derecho a la vida. La pena aplicable para aquellas personas que ocasionen un accidente de tránsito y como resultado se encuentre la afectación al bien jurídico será sancionado de uno a tres años como pena privativa de libertad según el Art 377 del COIP.

El proceso de juzgamiento de tránsito, se origina por el delito de muerte culposa en el que ocasiona la muerte de una persona por infringir un deber objetivo de cuidado donde la persona que ocasiona un accidente de tránsito, será sancionada con pena privativa de la libertad de uno o tres años, además de la suspensión de la licencia de conducir por seis meses, una vez cumplida la pena privativa de libertad así como se encuentra establecido en el Código Orgánico Integral Penal (Ecuador. Asamblea Nacional, 2014), en sus artículos 97, 147, 161.1, la disposición general vigésima primera, segunda y la disposición transitoria vigésima segunda de la ley de tránsito referentes al juzgamiento en delitos de tránsito establecido en esta ley.

Las acciones u omisiones que tengan como fin causar daño, prever o representarse en un resultado dañoso en contra de alguna persona, ya que la prisión preventiva afecta el derecho a la libertad personal, familiar y trabajo.

El proceso por muerte culposa inicia con la aprehensión del causante de la infracción, luego, la fiscalía deberá determinar el tipo de procedimiento que sea el adecuado en esta investigación, siendo estos, el Procedimiento Directo y el Ordinario.

Según el Código Orgánico Integral Penal (Ecuador. Asamblea Nacional, 2014), *“los delitos de tránsito pueden tramitarse mediante un proceso ordinario y cuatro procesos especiales como son: 1) Abreviado: el cual implica una sentencia condenatoria y las subsecuentes sanciones económicas (multa) y administrativas (reducción de puntos a la licencia), es un sentencia condenatoria con una pena reducida en base a una negociación con Fiscalía, 2) Directo: Cuando las lesiones han sido causas por accidente de tránsito, y desencadenan en incapacidad física, y los que produzcan daños materiales que no excedan las 30 remuneraciones básicas unificadas del trabajador 3) Procedimiento expedito para contravenciones y procedimiento para el ejercicio de la acción penal privada”*.

La fiscalía, en temas de tránsito actúa inmediatamente en diligencias tales como: Reconocimientos médicos de la víctima, informes técnicos, mecánicos y el avalúo de cosas materiales de los vehículos accidentados, y, juntamente con el SIAT-Sistema de Investigaciones de Accidentes de Tránsito, coordina sus labores para establecer las causas que originan accidentes de tránsito para determinar focos de accidentalidad.

Con los elementos dichos anteriormente y, agregado, al proceso, las huellas levantadas y peritadas, con su respectivo informe, el reconocimiento de hechos, etc. Se realiza la audiencia de formulación de cargos flagrancia, esto no debe demorar más de 65 días como está establecido en el Art. 596 de la COIP, durante este tiempo las partes procesales tienen la libertad para obtener elementos que permitan sustentar las conclusiones o argumentaciones, que hacen las partes en relación con lo obtenido en los medios probatorios que han sido desahogados.

DESARROLLO

El Derecho penal se origina en el Derecho penal romano, canónico y germánico, en el transcurso del tiempo se transformó en ley penal de Grecia y Derecho penal de las ciudades más antiguas.

De hecho, es gracias a César Bonesana, Marqués de Beccaria, en 1764, que *“el derecho penal empieza como un período humanitario, donde se propone humanizar ese derecho y que sea más benigno, Sin embargo a finales del siglo XVIII, y comienzos del XIX, el derecho penal empezó a ser tratado con rigor científico por filósofos juristas dando origen a luchas de tendencias de diferentes orientaciones filosóficas y pensadores como: Filangieri, Carmigniani, Romagnosi y Carrara, el francés Rossi, el alemán Feuerbach, quienes exhibieron una identidad pensamientos bajo la influencia idealista de Kant preocupados*

por dar un fundamento a la pena y a la responsabilidad penal y formular un concepto del delito.

En 1882 a 1889 se funda la Unión internacional *de Derecho Penal gracias a Prins y Van Hammel, con ellos nacen los nuevos postulados del derecho penal y público, fueron quienes publicaron obras de criminología como “Tratado de derecho penal”; de esta manera nace la escuela de la política criminal y dogmática de derecho penal, en donde la sistematización de la teoría del delito, proponía el estudio del derecho penal vigente estructurando un sistema basado en elementos de acuerdo a la ley penal vigente y que confería seguridad a la aplicación de la ley evitando así el acaso y la arbitrariedad, ya con el paso del tiempo se considera como primer elemento del delito a la separación de injusto y culpabilidad de dar lugar a una congruencia interacción e injusto.*

Posteriormente, evolucionan los elementos del delito constituyéndose como un concepto jurídico de acción, fundamentado en una acción bajo principios de legalidad, donde la existencia del derecho penal es determinante, no depende de probar la posibilidad de una libre decisión humana, y todo pensamiento jurídico progresista exige una formulación jurídica reflexiva y válida en el caso dado. a nivel científico jurídico en la que sea posible controlar los tipos penales y pueda agregar la sistematización dogmática en los cambios que se vayan produciendo en el tiempo”. (Ramos-Mejía, 2019)

La tipicidad de un delito está compuesta por dos modalidades: objetiva y subjetiva, la primera, cubre los aspectos externos del comportamiento y consta de elementos normativos, agentes activos y relaciones causales entre el comportamiento y los resultados. La parte subjetiva, en cambio, pertenece al sujeto activo que realiza la acción, o la parte psicológica de la tercera persona, que está formada por el fraude y el delito, además de estar concebida en el tipo penal concreto.

La estructura del tipo penal, es precisamente, en la que se deben analizar la concurrencia o no de los que determinan que una conducta, pueda o no, ser considerada delito. Y en el caso ecuatoriano, en el COIP, exactamente en el art. 25, es donde se describe el elemento tipicidad y a su vez, las categorías dogmáticas que lo conforman, a decir: dolo, culpa y preterintención.

Por ejemplo, según el dolo, actúa con dolo la persona que tiene el designio de causar daño, la decisión el conocimiento y voluntad para causarlo, ya sea dañar o poner en peligro el bien jurídico en cuestión. La culpa, por su parte es otra modalidad de la tipicidad, sinónimo de imprudencia, negligencia, descuido, y también, de incumplimiento del deber objetivo de cuidado. Por último, la preterintención, es aquella solución dogmática que se aplica en casos de resultados más graves que el querido.

Luego, cabe entrar a analizar el elemento antijuricidad, para el que es necesario constatar el daño o peligro a

alguno de los bienes jurídicos protegidos en la ley penal vigente, en este caso en el COIP, y también, identificar si ese daño o peligro se produjo o no, con justa causa, es decir, si concurre o no, alguna de las causas de justificación, capaces de excluir el elemento antijuricidad, con lo cual, quedaría excluido este elemento y no podría ser considerada como delito la conducta en cuestión.

El siguiente filtro conllevaría al elemento culpabilidad, el cual depende, primero, de la aptitud de la persona procesada, pues hay que verificar si es o no imputable. De hecho, esa imputabilidad dependerá de su capacidad y salud mental, y de su madurez legal, lo que se resume en que, la persona procesada sea, capaz mentalmente y mayor de edad, para comprender sus acciones y omisiones, dirigir su conducta y, asumir las consecuencias de las mismas. Además de que dependerá también, del nexo causal y probatorio que pueda quedar establecido en el juzgamiento penal, para fijar su efectiva participación o no, en el delito. De concurrir alguna de las causas de inculpabilidad, tales como, incapacidad mental total o minoría de edad, sería considerado inimputable el individuo y no podría responder por el delito, dejando este, de ser considerado delito, por faltar el elemento, culpabilidad.

Así se constata en el criterio de López (2022), *“para poder determinar que una persona es culpable de un delito, debe, primeramente, establecerse que es responsable penalmente del mismo, esto implica que sea, imputable, y a su vez, ser imputable, quiere decir que tenga la edad requerida para poder comprender lo que hace y tenga autonomía, voluntad e independencia, para decidir hacerlo. O sea, para ser imputable debe ser mayor de edad. Puede encontrarse que en diferentes ordenamientos jurídico-penales, se es imputable y se puede exigir responsabilidad penal, por la comisión de un delito, a partir de los 18 años de edad, de modo que alguien que no tenga como mínimo esa edad y haya cometido delito, no debe ser considerado imputable, pues no complete la madurez y capacidad legal requerida para dirigir su conducta y comprender el alcance de sus actos. Es de señalar que, esa edad, que legalmente lo hace capaz, y significa mayoría de edad, puede variar y de hecho, varía en cada país, sobre todo, en base a su cultura, idiosincrasia y características poblacionales”.* (pp. 284-285)

Siendo estas cuestiones necesarias, para fijar previa determinación de la culpabilidad, la responsabilidad penal del infractor, sea por modalidad de dolo, por preterintención o por culpa.

“Se han formulado diversas críticas en relación a la culpa, lo que no implica que no se reconozca que el concepto de previsibilidad desempeña un papel de importancia en la culpa, sino tan solo que ese elemento no puede considerarse como suficiente para servirle de fundamento, dado que, en otras razones, aun siendo previsible el resultado, puede no darse la culpa, si el sujeto ha actuado con la debida diligencia y prudencia”. (Macedo, 2013).

El concepto de delito penal es similar al concepto de delito civil, *“en ambos casos, la culpa se define como la falta de previsión y evitación del daño. Parece imprudente, negligente, incompetente o hace caso omiso de las reglas o responsabilidades. Sin embargo, en la apreciación de la culpa a los fines del resarcimiento del daño, en un caso, y de la represión del delito, en el otro, existen pautas diversas: en el primer caso la culpa se aprecia como un criterio muy afinado para no dejar a la víctima sin reparación; en el segundo, existe mayor rigor para valorar las circunstancias constitutivas de la culpa con el propósito de no condenar a un inocente”*. (Barrena, 2019)

Por ende, la intensidad de la culpa como modalidad de la tipicidad, por demás, aplicable al tema de este trabajo, dependerá también del menor o mayor grado de negligencia y descuido con que actuare la persona procesada en el delito de muerte culposa en ocasión de tránsito rodado. Por ello, cabe profundizar un poco más, sobre la culpa como par de la imprudencia.

La negligencia criminal no es solo un problema psicológico (como si solo un error fuera una temeridad), pero, al respecto, se impone explorar visiones normativas, como, por ejemplo *“la responsabilidad imprudente es la inevitabilidad del fracaso porque implica Defectos de los que es responsable el dispositivo defectuoso. Entonces hay evolución teoría del concepto precipitado, ha dejado de ser meramente psicológico (una cuestión de conocer o no, de querer o no) para verse como una cuestión de obligación de saber por qué le incumbía evitar caer en error (se le hace responsable al sujeto por su propio error)”*. (De Aguiar - Filho, 2015)

La doctrina penal divide la negligencia en delitos conscientes o inconscientes, esto depende de si el sujeto sabe, pero no quiere el resultado, o ni siquiera lo quiere saber. Esta dualidad impermanente es común hoy, en gran parte de la Doctrina y la jurisprudencia. Pero, en definitiva, la culpa es una peculiar categoría dogmática sobre la que puede decirse que, si bien contiene cierto grado de conocimiento, también contiene otro grado de temeridad, excluyendo la malicia y la voluntad y sobreponiéndose la ligereza al actuar.

En coherencia con esto, cabe reflexionar sobre el pensamiento siguiente: *“la imprudencia comenzará allá donde se perciba un momento de error, de falta de conocimiento, de no representación”*. (Sánchez-Ostiz, 2017)

En Ecuador existe una ley orgánica sobre transporte terrestre, tránsito y seguridad vial sobre la que han existido múltiples intentos de incluirla en el Código Orgánico Integral Penal, sabiendo que los casos de tránsito, tienen sus propias reglas, principios y procedimientos para la materia atendida.

El aumento del número de incidentes lesivos derivados de conductas temerarias y negligentes en actividades peligrosas, como la conducción en tráfico rodado, ha

obligado a la propia sociedad a buscar formas de protegerse del peligro y de los daños a los bienes legítimos. El Estado les permite ser protegidos por los tipos penales que contribuyen a sus barreras protectoras, como los denominados delitos peligrosos.

Para Vargas Chávez et al. (2021), *“la muerte culposa se da, como establece la doctrina, en la infracción del deber objetivo cuidado; este deber objetivo de cuidado conlleva una responsabilidad y prudencia”*. Esto hace alusión a que los delitos infieren a la afectación de un bien jurídico debiéndose aplicar la justicia penal dentro el ámbito de la sanción del infractor.

El artículo 371 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) define las infracciones de tránsito como actos u omisiones delictivas que se producen en el ámbito del transporte y la seguridad vial; para complementar el tema, la propia ley ofrece referencias con carácter de ilegalidad interna. Y para cerrarlo, el artículo 27 establece que quienes incumplan el deber objetivo de cuidado y de sus productos, actuarán con imprudencia y su culpa será lesiva.

Es un hecho que, el número de personas muertas en accidentes de tráfico aumenta cada día en todo el mundo y también en el país. En su informe de seguridad vial 2022, la Organización Mundial de la Salud clasifica a Ecuador con el segundo mayor número de muertes por accidentes de tránsito en América del Sur. Los datos concuerdan con el Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censo de Tránsito para el año 2022, que identificó a los accidentes de tránsito, como la primera causa de muerte de los hombres, en Ecuador.

Cabe señalar que, en el análisis de la implementación de la versión completa de la carretera, se debe prestar atención a las normas de tránsito. Debe entenderse que en las causas penales la falta es la conciencia de la ilegalidad. Sin embargo, esta conciencia no puede calificarse de dolo porque, a diferencia de los delitos dolosos, las infracciones de tráfico tienen determinados elementos, como las actuaciones u omisiones negligentes contrarias al deber objetivo de cuidado, que lesionan directamente los bienes jurídicos tutelados.

El artículo 377 del COIP, al tipificar el delito de muerte culposa, causada por un accidente de tránsito, hace una breve referencia a estas acciones culposas, indicando que, en materia de tránsito, los accidentes se producen por acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas.

Sin embargo, el concepto estaba mejor explicado en la Ley de Circulación antes de su reforma y derogación parcial, más concretamente en el artículo 106 de la Ley Orgánica de Circulación, Circulación y Seguridad Vial: *“Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas, pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos,*

resoluciones y demás regulaciones de tránsito”. (Pérez, 2020)

Este artículo establece directamente los componentes de las infracciones de tránsito. Actualmente, estos elementos se enmarcan en el concepto de un deber objetivo de diligencia en los casos de tránsito. Es decir, un conjunto de acciones, precauciones, comportamientos y procedimientos a tener en cuenta a la hora de conducir un vehículo de motor o conducir en carreteras rurales.

En este contexto, la Sección 2, Capítulo 8, Tomo 1, Parte 4, del Código Orgánico Integral Penal” menciona los delitos de tránsito negligente, de los cuales 7 artículos del 376 al 382 tratan de regular los principales problemas existentes en el sistema de transporte ecuatoriano. En su artículo 376 dice: **“Muerte del conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan. La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos”**. (Ecuador. Asamblea Nacional, 2014)

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora (Ecuador. Asamblea Nacional, 2014).

Una de las principales causas de muerte de las personas en accidentes de tránsito es la influencia del alcohol, de sustancias estupefacientes y psicotrópicas en los conductores de vehículos, por lo que la finalidad de la ley penal es evitar que las personas se sienten bajo la influencia de este artículo y así evitar lesiones.

De la misma forma, en el art. 377 se establece la causa para determinar una muerte culposa, de la siguiente forma: **“Muerte culposa: La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad. Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como: 1) Exceso de velocidad, 2) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo, 3) Llantas lisas y desgastadas, 4) Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor, 5)**

Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

Si el vehículo accidentado presta servicios de transporte público, el transportista y el propietario del vehículo responderán solidariamente por la responsabilidad civil, sin perjuicio de las acciones administrativas que el organismo de transporte competente ejerza contra el operador. La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.

Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como: 1) Exceso de velocidad, 2) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo, 3) Llantas lisas y desgastadas y 4) Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor y 5) Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito”. (Ecuador. Asamblea Nacional, 2014)

El artículo 640 del Código Integral Penal, permite el procedimiento directo, que “deberá practicarse de conformidad con las disposiciones pertinentes de esta ley y las disposiciones siguientes: - Con carácter general, los trabajadores calificados que serán condenados a pena privativa de libertad de hasta cinco años por delitos activos y cuya cuantía no exceda de treinta salarios básicos uniformes. igual de descarado. Se excluirán en este procedimiento las infracciones contra la eficiente administración pública, delitos contra la inviolabilidad de la vida e integridad y libertad personal con resultado de muerte”. (Ecuador. Asamblea Nacional, 2014)

La información estadística proporcionada por el Consejo de la Judicatura referente a los casos sustanciados por muerte culposa por accidentes de tránsito, así como también, de información estadística proporcionada por la Fiscalía General del Estado y de aquellas pericias realizadas por los miembros de la OIAT con sede en el Cantón Ambato, creándose una especie de contraste estadístico entre estas informaciones proporcionadas por organismos e instituciones estatales como fuentes formales, ha contribuido a presentar acá estas cifras.

La aplicación de la metodología cualitativa, y la revisión bibliográfica efectuada a través de ella, ha permitido definir la muerte culposa en el ámbito de tránsito y su forma de juzgamiento. Para ello, también se analizaron los procedimientos en los delitos de muerte culposa por accidentes de tránsito en la legislación ecuatoriana, se identificaron los procedimientos para juzgar las muertes por accidentes de tránsito en el cantón Ambato, y a través de entrevistas a los operadores de justicia, se pudo analizar los resultados y establecer conclusiones en esta investigación.

Los legisladores han determinado que la aplicación de la orden directa excede la infracción de conducta, la pena no excede los cinco años de prisión, y se sentencia, entre otras cosas. en lo que respecta al COIP artículo 640, inciso 2, los procedimientos no se aplican a los delitos que atenten contra la integridad de la vida.

Este estudio permitió determinar de manera fundamentada cuál es el tipo de procedimiento que deben aplicar los operadores de justicia para sustanciar un proceso penal por el tipo de delito de muertes culposas por accidentes de tránsito.

Se analizaron los accidentes de tránsito que se han producido en el cantón Ambato en el año 2022 en relación con el 2021, identificando las causas de las muertes provocadas en las vías, por la falta de prudencia al momento de manejar, faltar al deber objetivo de cuidar a los acompañantes del vehículo conllevando consecuencias graves consideradas como delitos dentro del COIP, sancionados con pena privativa de libertad (Figura 1).

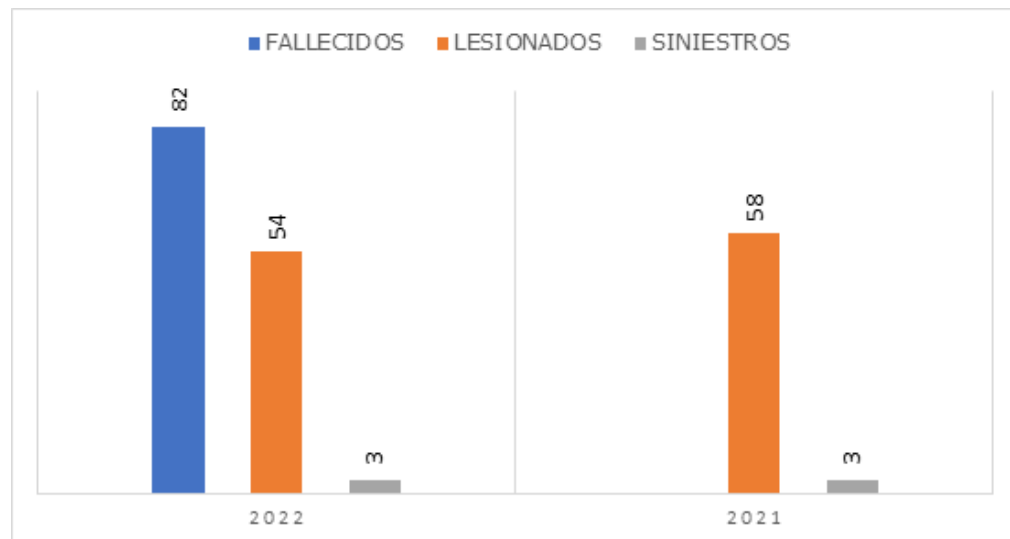


Figura 1. Tipos de causa por accidentes de tránsito.

Fuente: Ecuador. Agencia Nacional de Tránsito (2022).

Debe tomarse en cuenta que, con los datos obtenidos en el año 2022, se presenta lo siguiente: “del 49% al 51%, se observó en el año 2022, un de incremento igual al 3% de fallecidos, mientras que, con respecto a los lesionados hubo un decrecimiento del 52% al 48%. Finalmente, los siniestros no han crecido ni decrecido reflejando casos de 3 siniestros en el año 2022 y 2021 respectivamente. Según los datos proporcionados en el Reporte Nacional se recolecta que, en las partes policiales, en el año 2022 se detectaron 82 fallecidos por accidentes de tránsito.” (Ecuador. Agencia Nacional de Tránsito, 2022)

“Así también en el mes de enero hay índices más altos con un total de 87 siniestros de tránsito que representa el 4% del total de accidentes en la provincia, obteniendo así 58 lesionados por dichos accidentes de tránsito además de 3 fallecidos en el lugar, en el mes de marzo del año 2022, el total de siniestros fueron de 276 que representan un 5% del total de siniestros surgidos en todas las provincias, los cuales se dividen en 149 lesionados y 11 fallecidos en el lugar del accidente.” (Ecuador. Agencia Nacional de Tránsito, 2022)

“En el mes de febrero se detectaron 192 siniestros que representaría al 6% de accidentes de tránsito en la provincia de Tungurahua cantón Ambato con un total de 115 lesionados y 8 muertes en estos accidentes, como también un incremento del 7% en personas lesionadas y de la misma manera un 11% de personas fallecidas en estos siniestros de tránsito.” (Ecuador. Agencia Nacional de Tránsito, 2022)

Se analizaron también, las principales causas de fallecimientos por accidentes de tránsito en el año 2022 según la Agencia Nacional de Tránsito (2022), en la figura 2 se detalla:

CAUSAS DE FALLECIMIENTOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

- Caso fortuito o fuerza mayor (explosión de neumático nuevo, derrumbe, inundación, caída de puente, árbol, presencia intempestiva e imprevista de semovientes en la vía, etc.).
- Presencia de agentes externos en la vía (agua, aceite, piedra, lastre, escombros, maderos, etc.).
- Conducir en estado de somnolencia o malas condiciones físicas (sueño, cansancio y fatiga).
- Daños mecánicos previsible.
- Falla mecánica en los sistemas y/o neumáticos (sistema de frenos, dirección, electrónico o mecánico).
- Conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.
- Peatón transita bajo influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.
- Peso y volumen-no cumplir con las normas de seguridad necesarias al transportar cargas.
- Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.
- Condiciones ambientales y/o atmosféricas (niebla, neblina, granizo, lluvia).

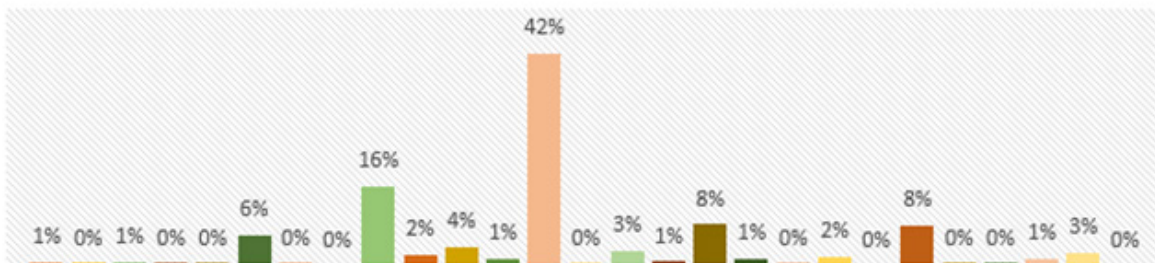


Figura 2. Causas de fallecimiento por accidentes de tránsito.

Fuente: Ecuador. Agencia Nacional de Tránsito (2022).

“De acuerdo con los datos proporcionados por la ANT en el año 2022 los porcentajes de accidentalidad de tránsito del año 2022 de la provincia de Tungurahua cantón Ambato, es uno de los más altos de Ecuador, una de las causas más recurrentes es la conducción viendo el celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor, con el 42% aproximadamente, seguido por la conducción de vehículos superando los límites máximos de velocidad, el 8% por conducir en sentido contrario a la vía normal de circulación, el 8% igualmente por no respetar las señales de tránsito, cruzarse el semáforo en rojo, las líneas peatonales, y por conducir bajo la influencia del alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y medicamentos”.

El juzgamiento de delitos culposos en situaciones de flagrancia para ser juzgados inicia con la aprehensión, del presunto causante de la infracción, luego de haberse determinado la infracción, la fiscalía debe proponer cuál tipo de procedimiento es el más adecuado, ya sea, el directo o el ordinario.

El ordinario es aquel que inicia con la etapa de instrucción fiscal, como fase intermedia, donde está la etapa de evaluación y preparatoria de juicio, en la fase final está la etapa de juicio, su configuración jurídica está desde el Art. 580 al 633, de la Ley orgánica del Código Penal de 1996; mientras que el procedimiento directo fue instaurado.

El 10 de agosto de 2014, mediante la promulgación del nuevo Código Orgánico Integral Penal, previendo cada procedimiento especial para la resolución de conflictos penales, queda establecido el procedimiento directo. En cambio, está previsto en el artículo 640. El que se realizará o ventilará en una sola audiencia.

Establece algunas excepciones de delitos a juzgar a través de él, pues como su nombre lo dice, es un procedimiento especial. Estas excepciones generalmente obedecen a hechos que causan grave conmoción social, y se traten mediante el procedimiento penal ordinario. Pero, en criterio de muchos, el procedimiento directo implica una contradicción a las garantías constitucionales, y procesales, como el derecho a la defensa ante tanta celeridad procesal.

El procedimiento directo por tanto no es equitativo en un litigio, dado que no existe igualdad de oportunidades, entre acusador y acusado, siendo un grave problema de Derecho constitucional. De ahí la repetida opción en cuanto a que, este tipo de procedimiento es impropio debido a que esta clase de delitos no debería resolverse con ligereza, ya que así solo se sacrifican derechos fundamentales de las personas, por lo tanto, es lesivo para el juzgamiento de los delitos culposos flagrantes de tránsito.

Las muertes culposas ocasionadas por accidente de tránsito tienen como resultado la afectación a un bien jurídico protegido y de orden constitucional como es el derecho a la vida. El mismo que está tipificado penalmente en el Art. 377 del COIP, este deberá ser sustanciado mediante el procedimiento ordinario, y no a través del procedimiento directo, ya que el Art 640 del COIP, se establece como restricción que no cabe procedimiento directo en los delitos que atenten contra el derecho a la vida, o a la integridad personal, aunque queda claro que el modo de ataque demostrado en estos casos, es la culpa o imprudencia, mucho más leve que el dolo o maldad.

Cabe mencionar que la Presidencia de la Corte Nacional mediante Oficio N° 953-P-CNJ-2019, establece de forma expresa, la no aplicación del procedimiento directo en los delitos que se sustancien por el tipo pena de muerte culposa.

Dentro de las sanciones atribuidas al autor del delito, están la sanción de uno a tres años de pena privativa de libertad, y en caso de muerte, provocados por algún acto ilegítimo, peligroso o de acción innecesaria, la pena establecida es de tres a cinco años.

En criterio de quienes suscriben, el correcto procedimiento aplicable en esta clase de delitos, es el procedimiento ordinario, el mismo que está delimitando en los artículos del 580 al 634 del Código Orgánico Integral Penal. Dado que el directo, incluso, carece de objetividad, por el poco tiempo legalmente concedido para tramitar el caso, entre audiencias judiciales, crímenes en la escena y cargos, audiencias directas en términos y plazos legales, etc. Su poco tiempo de tramitación, provoca al procesado, (a) la imposibilidad o dificultad para presentar todos los elementos de cargo y descargo pertinentes que no siempre pueden ser acopiados en tan corto tiempo, obstaculizándose también, la obligación objetiva a cargo del fiscal actuante en cada caso.

CONCLUSIONES

Tanto el comportamiento imprudente como los patrones típicos de comportamiento, son un concepto puramente normativo que incluye tantos juicios evaluativos como juicios normativos, siendo el mismo concepto que conduce a resultados dañinos del comportamiento humano.

Mirándolo desde otra perspectiva, tampoco es correcto asumir que la imprudencia es la previsibilidad de los riesgos inherentes al comportamiento humano o que los riesgos fueron previstos, pero, a sabiendas, el infractor se expuso a dichos riesgos. Salvo el riesgo de resultados imprevisibles, sin embargo, en los que no se tiene la obligación de evitar dicho daño.

Estando obligados a anticiparnos a los resultados dañinos cuando se pueda ser capaz de prever y predecir el riesgo y su resultado. Lo cual no acontecería, en caso de devenir por caso fortuito o fuerza mayor. Debiéndose,

en caso de los previsibles, activar todas las facultades y habilidades que han sido previamente reconocidas, por ejemplo, a través de la licencia de conducción para poder conducir con la debida diligencia y evitar cualquier tipo de daño, tanto humanos, como materiales, a otros, provenientes de los descuidos ilegales llevados a cabo, y que, lamentablemente, pueden generar incluso, la muerte de otros seres humanos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Barrena, C. (2019). El concepto normativo de la culpa como criterio de distribución de riesgos: Un análisis jurisprudencial. *Revista Chilena de Derecho*, 41(2), 705-728.
- Castro Delgado, F. (2011). Análisis espacial de los accidentes de tránsito en el Cantón de Pococí. (Ponencia). *XIII Encuentro de Geógrafos de América Latina del 25-29 Julio 2011*. San José, Costa Rica.
- De Aguiar - Filho, O. (2015). *Imprudencia incosciente y derecho penal de la culpabilidad*. Universtat Pompeu Fabra.
- Ecuador. Agencia Nacional de Tránsito (2022). *Reportes Nacionales Históricos-Estadísticas de siniestros de tránsito*. <https://www.ant.gob.ec/historico-estadisticas-siniestros-de-transito/>
- Ecuador. Asamblea Nacional. (2014). Código Orgánico Integral Penal. Lexis.
- López Soria, Y., Sánchez Oviedo, D. X., Cajas Pérez, J. L., & Ortiz Criollo, O. C., (2022). La culpabilidad prescindible como elemento, en la estructura del delito, *Revista Universidad y Sociedad*, 14(6), 278-289.
- Macedo, R. (2013). Derecho Penal: La culpa. <https://estudiojuridicocriminalisticormacedom.blogspot.com/2013/02/derecho-penal-la-culpa.html>
- Ramos-Mejía, E. (2019). La Teoría del delito desde Von Liszt y Beling a hoy. <https://core.ac.uk/download/pdf/268220158.pdf>
- Sánchez-Ostiz, P. (2017). El delito imprudente y la responsabilidad por imprudencia. *Delictum*. <https://www.unav.edu/documents/19644033/26859893/N51.pdf>
- Vargas Chávez, P. D., Flores-Santana, E. V., Delgado-García, O. L., & Vargas-Rodríguez, P. J. (2021). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como irresponsable recurrente. *Dominio de las Ciencias*, 7(2), 87-104.