



DOI: <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v7i2.1784>

Ciencias Sociales y Políticas
Artículo de investigación

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente

Analysis of criminal responsibility in traffic offenses of the pedestrian as a victim and concurrent irresponsible

Análise da responsabilidade criminal em infrações de trânsito do pedestre como vítima e concorrente irresponsável

Patricio David Vargas-Chávez^I
patricio_vargasc@hotmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-0391-189X>

Eliana Verónica Flores-Santana^{II}
eliflores1112@hotmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-2396-5940>

Orly Leopoldo Delgado-García^{III}
orlyleod@hotmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-7523-9081>

Patricio Jaime Vargas-Rodríguez^{IV}
pajavarro1970@hotmail.com
<https://orcid.org/0000-0002-4250-1925>

Correspondencia: patricio_vargasc@hotmail.com

***Recibido:** 20 de febrero del 2021 ***Aceptado:** 20 de marzo del 2021 * **Publicado:** 03 de abril del 2021

- I. Investigador Independiente, Manta, Ecuador.
- II. Investigador Independiente, Manta, Ecuador.
- III. Doctor en Jurisprudencia, Magister en Derecho Internacional Privado, Especialista en Diseño Curricular por Competencias, Abogado de los Juzgados y Tribunales de la Republica, Licenciado en Ciencias Sociales y Políticas, Licenciado en la Especialización de Fisioterapia, Licenciado en la Especialización Terapia Ocupacional, Tecnólogo Medico Especialidad Terapia Ocupacional, Tecnólogo Medico Especialización de Fisioterapia, Investigador Independiente, Manta, Ecuador.
- IV. Magister en Derecho Constitucional Político Y Administrativo, Licenciado En Ciencias de la Educación Especialización Pedagogía, Abogado de los Juzgados y Tribunales de la Republica, Licenciado en Ciencias Sociales y Políticas, Profesor de Segunda Enseñanza Especialidad Pedagogía, Manta, Investigador Independiente, Ecuador.

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

Resumen

El presente trabajo versa sobre una importante e incesante problemática existente en la cual se disparan distintas opiniones y posturas antagónicas en lo referente a la responsabilidad penal del chofer en los accidentes de tránsito con resultado lesivo al peatón. La metodología será la deducción lógica-jurídica al igual que una inducción observacional y hermenéutica. Los resultados obtenidos de esta investigación fueron que, al estudiar conceptos doctrinarios como la omisión culposa; la proporcionalidad de la pena y la reparación integral en las presentes providencias judiciales, descubrimos la falta de garantías para el chofer donde el peatón -demostrado en algunos casos-, es partícipe irresponsable y concurrente de culpa.

Palabras claves: Accidentes de tránsito; delitos de tránsito; concurrencia de culpa; culpa del peatón; muerte culposa.

Abstract

The present work deals with an important and incessant existing problem in which different opinions and antagonistic positions are triggered in relation to the criminal responsibility of the driver in traffic accidents with a harmful result to the pedestrian. The methodology will be the logical-legal deduction as well as an observational and hermeneutical induction. The results obtained from this research were that, when studying doctrinal concepts such as culpable omission; the proportionality of the penalty and the comprehensive reparation in these judicial orders, we discover the lack of guarantees for the driver where the pedestrian - shown in some cases - is an irresponsible and concurrent participant of guilt.

Keywords: Traffic accidents; traffic offenses; concurrence of guilt; fault of the pedestrian; wrongful death.

Resumo

O presente trabalho trata de um importante e incessante problema existente no qual diferentes opiniões e posições antagônicas são acionadas em relação à responsabilidade penal do motorista em acidentes de trânsito com resultado prejudicial ao pedestre. A metodologia será a dedução lógico-jurídica, bem como uma indução observacional e hermenêutica. Os resultados obtidos nesta pesquisa foram que, ao estudar conceitos doutrinários como omissão culposa; da proporcionalidade

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente

da pena e da reparação integral nestas ordens judiciais, constatamos a falta de garantias para o condutor quando o pedestre - mostrado em alguns casos - é irresponsável e concorrente participante da culpa.

Palavras-chave: Acidentes de trânsito; infrações de trânsito; concorrência de culpa; culpa do pedestre; homicídio culposo.

Introducción

En los últimos años han existido sucesos lamentables en cuanto a accidentes de tránsito con resultado de muerte, y es por eso que, aquí en este presente artículo nos enfocaremos en estudiar este tipo de acontecimientos en virtud a la seguridad jurídica, el principio de inocencia del chofer, la reparación integral, la pena natural.

Cuando dentro de un siniestro automovilístico se encuentra conjugado en la escena de la infracción, un peatón, hay que prestar mucha atención a todos los elementos de convicción que puedan esclarecer lo acontecido; estas herramientas utilizadas dentro de una investigación previa con varias determinantes como son las versiones de los que avistaron los hechos, el informe médico legista, la reproducción de la escena de los hechos mediante el peritaje profesional, el parte policial en acta donde detalla lo acontecido entre otros. Cuando por eventualidad del destino, una persona fallece en un accidente de tránsito, las cosas se ponen graves en virtud de que tal contravención pasa a ser considerado por el Código Orgánico Integral Penal como “delito de tránsito”. A tal eventualidad se le conoce doctrinariamente como muerte culposa.

La muerte culposa se da, como establece la doctrina, en la infracción del deber objetivo de cuidado; este deber objetivo de cuidado conlleva una responsabilidad y prudencia en este caso, a la hora de conducir o llevar el volante de un automóvil, bus, motocicleta.

La responsabilidad penal va ligada a esta infracción que, por naturaleza, es considerada como un cuasidelito; entonces resulta bastante pertinente, el conocer cuáles son las penas que acompañan a estos “cuasidelitos” porque estamos hablando de la privación de libertad de una persona. Un error en las calles puede llevar a alguien a una tortura irremediable, con ello, familias destruidas y mucho lamento.

El analizar la situación en (donde el peatón es concurrente de culpa) desde el punto de vista teórico y hermenéutico, sin despegarnos de la norma sustantiva, nos va a llevar a despejar dudas con

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

respecto a si se está siendo demasiado providente y/o ejerciendo con estricto sentido de la razón para no inculpar al chofer que no ha tenido culpa en absoluto. Hemos de averiguar entonces, si está justicia es justa para todos los casos o existe divergencia en cuanto a la interpretación dogmática y normativa.

Sabemos lo que es una sanción punitiva y la disyuntiva entre cuasidelito y delito y, reconociendo que nuestra normativa sustantiva reviste de un carácter muy riguroso en cuanto a la sanción, la pena y la reparación integral, debemos tener sumo cuidado al emitir un juicio de valor sobre un caso determinado o en concreto donde el chofer haya sido declarado culpable y sentenciado con pena privativa de libertad cuando haya atropellado a un peatón. Es sumamente necesario llevar a cabo esta investigación por la complejidad del asunto y los aportes varios que son entregados a fiscalía en el expediente que deberemos analizar para ponderar la situación.

La pena privativa de libertad debe ser de última instancia y los jueces deben valorar si el peatón es concurrente o no de culpa dentro de la materialización de la infracción o delito de tránsito, como lo reconoce el Código Orgánico Integral Penal. Es por ello, que en esta investigación se explicará detalladamente cuando un chofer es declarado culpable por imprudencia comprobada (como puede ser, haber estado en estado etílico o por desperfecto mecánico) y, cuando un chofer puede ser declarado absuelto y ratificado el estado de inocencia cuando se excluye de toda culpabilidad. Con todo, queda más que claro, lo importante que es llevar a cabo esta investigación.

Entendemos por responsabilidad a ese deber de responder por nuestros actos. El deber de responder, esa existencia elemental de que cada persona es responsable de sus actos, se constituye, por lo tanto, en un tema de estudio fundamental para la doctrina jurídica. En dicha línea, vale la pena recalcar que el estudio de la responsabilidad civil no puede ignorar la permanente confusión que plantea el tema en relación a los orígenes y a las diferencias existentes respecto de la responsabilidad penal. Justamente por dicha razón, resulta conveniente plantear, inicialmente, el estudio comparativo e histórico de ambas responsabilidades. Estudio que permitirá comprobar el marcado carácter evolutivo de la institución.

Alfonso Oramas Cross analiza la responsabilidad desde el punto de vista histórico en cómo se desarrolló en la antigua babilonia con la ley de talión la responsabilidad era precedida por un acto de repetición donde se contemplaba la justicia en ese acto de venganza si se quiere llamarle.

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

Quien realiza un acto, en este caso antijurídico y culpable, debe responder ante la ley, la norma sustantiva penal de cada país y su Constitución como base contemplativa de todas las demás leyes. Todo hecho ilícito trae como consecuencia una responsabilidad; la base fundamental para establecer la diferencia entre la responsabilidad civil y la penal radica en la identificación del ilícito como una unidad de concepto que provoca diversas consecuencias, responsabilidad civil o penal, dependiendo si está contemplado o no como falta penal.

Soy partidario de entender, menciona Oramas, que el hecho ilícito, desde el punto de vista de concepto, puede acarrear consecuencias en el campo civil o en el campo penal. Si se trata de un ilícito contemplado como delito por la ley penal, la responsabilidad del agente está relacionada directamente con la idea de la pena; es justamente aquella la responsabilidad penal.

Cuando el ilícito no es considerado como delito y lo que ha causado es más bien un daño, la responsabilidad del agente está relacionada con la obligación de reparar el daño, esa es la responsabilidad civil. Vale la pena aclarar que el delito puede acarrear, en ciertos casos, una responsabilidad conjunta, esto es penal y civil. Siendo, por lo tanto, de vital importancia el considerar si el ilícito cometido es o no una falta penal para poder determinar el tipo de responsabilidades, surge la lógica pregunta en el sentido de qué factor es el determinante para que el ilícito sea considerado como falta penal.

La respuesta es muy sencilla; el legislador tipifica un hecho ilícito como delito por consideraciones de política legislativa, antes que por razones de carácter técnico. Es decir, que para que se establezca el ilícito como figura penal, el legislador ha tomado en cuenta una serie de factores sociales y culturales, económicos y políticos para determinar la tipificación de determinado hecho ilícito como delito. En dicho momento, ese ilícito provoca consecuencias muy diversas en el campo de la responsabilidad.

Esta responsabilidad es aplicada hacia todas las personas con exclusión de las que el Código Orgánico Integral Penal considera:

“Artículo 35.- Causa de inculpabilidad. - No existe responsabilidad penal en el caso de trastorno mental debidamente comprobado”.

Además de esta exclusión que hace la normativa, se considera como excluyente de culpabilidad quien no está en conocimiento del acto. Es importante hacer esta aclaración ya que delimitaremos cuando una persona puede responder penalmente. Es obviamente claro que una persona en estado

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente

de trastorno mental no va a conducir un vehículo, tampoco lo haría un menor de edad (a pesar que hoy en día si se ve más frecuentemente, en especial en lugares como el campo). Para ello, el COIP y la Constitución establecen otro tipo de sanciones para los menores que participen dentro de un acto calificado como antijurídico, en estos casos particulares, dentro de una muerte culposa.

La reparación integral, muerte culposa y pena natural

Los puntos sustanciales que se establecen en una sentencia y lo que persigue la reparación integral es reparar el daño cometido hacia la víctima, en este caso, hacia el peatón que ha sido atropellado. Para ello, debe haber sido el chofer declarado culpable por imprudencia, en lo contrario, estaríamos hablando de lo que proponemos en el título de esta obra: la concurrencia de culpa del peatón.

Las valoraciones de este daño estarían bajo estos siguientes parámetros:

1. El Daño Emergente: Se debe analizar o considerar el valor del desmedro patrimonial, a la fecha en que se produjo el accidente o altercado y reajustarlo hasta el día de la fecha en que se dicta la sentencia.
2. El Lucro Cesante: El juez debe considerar, la época en que, por causa del hecho ilícito, se dejó de percibir los valores y reajustarlos hasta el día del fallo.
3. El Daño Moral: Es llamado también como no patrimonial o extra patrimonial, es aquel que afecta a un bien puramente personal, no susceptible en sí mismo de valoración pecuniaria como por ejemplo el honor, la salud, la libertad, tranquilidad, intimidad.

Adicionalmente y a efectos de la adopción de medidas tendientes a efectivizar una reparación integral, las autoridades judiciales, deben tener presente algunos elementos, tales como:

1. Restitución: Es el restablecimiento de la situación que existió antes del que la ofensa fuera cometida.
2. Restauración de la libertad, bienes o educación: En caso de que esto ocurra se debe compensar.
3. Compensación o indemnización, por cualquier daño económicamente evaluable: Incluyendo la pérdida de oportunidades, de forma proporcional o equitativa, cualquier daño material o moral sufrido a causa de la violación y costes requeridos por asistencia legal o experta.
4. Rehabilitación: Ayuda médica, psicológica, prestación de servicios legales y sociales.

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

5. Satisfacción: La aplicación de sanciones judiciales.
6. Garantías de no-repetición: Medidas que pretenden asegurar que las víctimas no vuelvan a ser objeto de violaciones de Derechos Humanos.

La muerte culposa al igual que la conducta culposa es entendida como la falta de intención por el sujeto activo de provocar las consecuencias lesivas o daño en el acto que emprende. Por lo que se dice que no se buscó intencionalmente el resultado de su acción. Por lo que el daño acontecido es fortuito, involuntario, sin maldad alguna. Mientras que el dolo es intención de cometer el acto en cuestión y consecuentemente, causar el daño previsto. La conducta culposa entonces es el actuar imprudente, negligente; la conducta atrevida o descuidada del sujeto activo que no observa el deber objetivo de cuidado.

La diferenciación entre el acto culposo y el doloso está dado porque la culpa es intencional y el dolo eventual. En el ámbito del derecho, la culpa hace referencia a la omisión de diligencia exigible a un sujeto para prevenir cualquier tipo de accidente o contratiempo. Lo que significa que el acto dañoso que se le imputa conlleva responsabilidad civil o penal. En consecuencia, el delito culposo consiste en la omisión de la conducta debida para evitar un daño o lesión, ya sea por negligencia, imprudencia o impericia por parte de quien lo realiza.

Se considera delito culposo la acción de conducir un automotor en estado etílico, habiendo consumido cierta cantidad de alcohol o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, o medicamento que modifiquen su estado de conciencia y reacción en una eventual emergencia vial, ocasionando un accidente de tránsito con víctimas o daños que lamentar. Si se cumplen estas cuestiones se declara culpable la conducta, más sin embargo, si no existe este tipo de antecedente no podemos hacer el mismo juicio si se presenta un accidente de tránsito cuando la otra persona ha sido concurrente de culpa.

La pena natural es una doctrina jurídica muy discutida en la actualidad que ha llevado al legislador a plantearla en aquellos casos que el procesado resulta víctima de su infracción ocasionándole una severa limitación y/o daño físico, comparándola con la misma sanción penal por lo cual consideran que quien cometió el delito o infracción ya recibió su castigo al quedar incapacitado o haber recibido un daño mayor en su propia familia.

Ejemplo: Quien ocasionare un choque en que se resulte con lesione, además muere un hijo o familiar; el legislador considera que es suficiente el daño que recibió y que sería atentar contra el

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

principio humanitario sentenciarlo o recluirlo en prisión, sin tomar en cuenta los daños que ha recibido. Hacemos uso de la pena natural, como consecuencia del propio hecho. En otras palabras, la pena natural es el perdón de la pena; el perdón que realiza el juez en su valoración de inculpabilidad dentro de un siniestro de tránsito, sea de cualquier manera que haya sido dada.

Analizar teórica y hermenéuticamente la doctrina, la ley y las providencias que versan sobre delitos de tránsito hacia el peatón es una labor importantísima. Mucho se ha estudiado acerca de los elementos del delito. La culpabilidad se ha sido objeto de mucho estudio en el mundo de las ciencias penales, de diferentes disciplinas criminológicas, desde lo ontológico hasta el derecho positivo como concepto y consideración normativa.

Si bien es cierto, la culpabilidad es uno de los tres elementos que se configuran en el delito, estudiar por sí mismo, doctrinaria y hermenéuticamente ha sido tarea harto dificultosa para muchos juristas, criminólogos y hasta para los mismos jueces penalistas que en el día a día batallan por descubrir la verdad sobre la culpabilidad de una persona que se encuentra en calidad de “sospechoso” dentro de una investigación previa.

Nuestro Código Orgánico Integral Penal tiene su antesala: el Código Penal; un código que según los estudiosos del derecho penal y criminología revestía de muchísima rigurosidad en cuanto al sistema punitivo y acusatorio. Este Código Penal según en su argumento antes de la creación del actual era antigua, incompleta, disperso y retocado, mencionaba que había sido permanentemente modificado y retocado, cosa que no discutimos. Decía que la codificación de 1971 había soportado, en casi cuarenta años desde octubre de 1971 hasta la producida en mayo del 2010 cuarenta y seis reformas. Sumando más de doscientas normas no penales que tipifican infracciones.

Entonces, con ello podemos dilucidar que nuestro sistema penal fue acusatorio; por lo tanto, veremos que la concepción general del delito o de los elementos constitutivos del delito (tipicidad-antijuricidad-culpabilidad) estaba basado en la rigurosidad de la pena y la concepción clásica de la criminología.

Es importante conocer cómo era la visión doctrinaria de nuestro código penal anterior de lo referente a la teoría general del delito, ya que, lo que pretendemos analizar en los presentes capítulos de nuestra primera variable (responsabilidad penal) corresponden a los elementos constitutivos del delito antes mencionados.

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

Hemos de observar como también el Código Orgánico Integral Penal estuvo separado antes en tres cuerpos distintos; por lo tanto, es menester conocer por qué sucedió la unificación en un solo cuerpo y cuál fue el cambio de paradigma que apuntó el Ecuador.

Vemos como en este tercer cuerpo era analizada la responsabilidad penal, la concepción que se tenía y la punibilidad proporcional o no de cada delito; así también como la ejecución de las mismas.

Con el nuevo Código Orgánico Integral Penal, se ha abandonado el sistema penal acusatorio, ya anticuado y obsoleto, reemplazándolo por un nuevo sistema del finalismo jurídico donde el fiscal ejerce el ejercicio de la acción pública y es quien posee, además, mucha más competencia y protagoniza totalmente la investigación pre-procesal y procesal penal. Abandonamos el sistema donde el juez hacía toda la acción, él se respondía y él se contestaba: era una locura.

Volviendo al tema de la teoría general del delito tema de antesala para llegar a la variable de esta investigación es necesario decir que, frente al clásico sistema tripartito en el que se diferencian los niveles sistemáticos de la tipicidad, la antijuricidad y la culpabilidad, se han realizado propuestas en el sentido de sustituir esta tripartición por una bipartición que resalte el papel central de los conceptos básicos antijuricidad y culpabilidad, y contemple el papel de otras categorías, como la tipicidad, en un segundo nivel, subordinado. La opción por uno u otro sistema va a depender en gran medida de cómo se entiendan las relaciones entre tipicidad y antijuricidad.

La muerte, dentro de un cuasidelito (contravención de tránsito) debe entenderse como culposa ya que no ha existido el inicio doloso para ejecutar un resultado grave al bien jurídico protegido; más bien debemos entender que, al haber una responsabilidad del cuidado que todo ser humano debe tener sobre sus cosas u oficios lo que sucede, en rigor, es una negligencia e impericia; por lo tanto, estamos hablando de un resultado de causa culposa.

Esto varía con una acción inicial dolosa, ya de por sí constitutiva de delito, vinculada a un resultado más grave culposo, son perfectamente compatibles con un derecho penal rigurosamente respetuoso del principio de culpabilidad.

Correspondiendo al hilo conductor del análisis de los accidentes de tránsito y esta primera variable que analizamos, es Gómez García, A. et al, quienes en su artículo “Caracterización de la Mortalidad por Accidentes de Tránsito en Ecuador” en el año 2015 caracterizaron las causas de los altos índices de mortalidad en el país atribuyendo, precisamente, a otra causa quizás no tan común, a más de la

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

imprudencia del conductor, ellos atribuyeron también la culpabilidad al peatón, tema resaltante de nuestra investigación.

Como observamos, la culpabilidad dentro de una “muerte culposa” puede recaer no tan solo a la imprudencia o vulneración del deber objetivo de cuidado del conductor, sino también, al peatón. Es interesante como Gómez García, A. et al supieron indicar aquello concluyendo además que en los meses de mayor AT dentro del país corresponden, efectivamente, a feriados, vacaciones y todo lo referente a festividades o fines de semana.

Es lógico pensar aquello, podemos deducir también del apuro de las personas en poder llegar a su lugar de destino para pasar sus vacaciones; el problema de las personas es que lo hacen de manera apurada, muchas veces con incidencias de cuadros de estrés. Pero bueno, este es un tema de análisis aparte. Seguimos con lo que nos compete.

Serna Tomalá en el año 2017 elaboró su tema de titulación llamado Análisis de la muerte culposa en accidentes de tránsito en la Ciudad de Guayaquil donde atribuye la culpabilidad inicial en la pobreza de la educación vial del país por ser deficiente. Esta tesis es fácilmente discutible ya que hoy en día, las calles se encuentran bastante bien señalizadas, por lo general en carreteros donde se consideraba peligroso, ahora está controlado con semáforos, señaléticas, etcétera. Un ejemplo claro es la vía Montecristi-Portoviejo, la intersección y que una hacia la vía Jipijapa.

Acosta Escalante M, fue otra autora quien estudió la muerte culposa, aunque de manera local (Guayaquil) pudo llegar a las mismas conclusiones haciendo referencia a la culpabilidad con la impericia e imprudencia del chofer (no del peatón) pero con la diferencia de que esta le dio mayor relevancia a todo lo referente sobre falla en los frenos, llantas lisas y lo más grave: conducir en estado etílico.

Todos señalan que la muerte culposa por accidentes de tránsito se debe a personas diversas (chofer y peatón). Unos estudian directamente al chofer; otros al peatón, estableciendo las mismas causales que se asocian todas aquellas a la imprudencia, negligencia, etcétera. Se ha señalado que las tareas de determinar la responsabilidad penal por estas muertes culposas son de vital importancia para resolver la situación jurídica de una persona que debiera considerarse como inocente del suceso.

Esta tarea, la de resolver la situación jurídica de una persona que ha contravenido la norma por un eventual accidente de tránsito, es bastante compleja y corresponde al mismísimo juez de tránsito,

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

especializado, quien deberá resolver con suficiente destreza y conocimiento de la doctrina, de la norma, de la constitución, pero, sobre todo, de derechos humanos.

Quien se aproxima bastante bien a lo que se plantea en este trabajo fue el escritor chileno Emilio Moyano Díaz quien en su artículo “Teoría del Comportamiento Planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones”, indujo como resultado que, los peatones jóvenes cometen más transgresiones, errores y lapsus al transitar que los adultos.

Lozano Lavayen, J. L., & Ocaña Carranco, C. A. en su trabajo de investigación para la Universidad Laica Vicente Rocafuerte en el año 2016, abordaron esta misma problemática, pero enfocados desde los parámetros legalistas y garantistas para el chofer que es procesado por culpabilidad del peatón. Lozano y Ocaña se preocuparon tanto, en vista de que el COIP, no considera la irresponsabilidad así explícitamente- del peatón, ya que dejaría en situación de inferioridad al chofer para una posible condena.

Las contravenciones de tránsito según; Arias Gallegos, W, en su obra una reseña introductoria a la psicología de tránsito se ocupa de ese aspecto muy a tener en cuenta antes de realizar un juicio de valor sobre un siniestro en específico. Arias concluye que, la psicología del tránsito es una disciplina de la psicología aplicada que utiliza métodos diversos y que trata los problemas de la accidentabilidad vial con un enfoque preventivo e integral, que empieza a surgir; es decir, debe tenerse muy cuenta a la hora de la prevención, pero también aportando en mi análisis para emitir un juicio de valor para resolver una diligencia.

Como hemos dicho anteriormente, decenas de personas mueren mes a mes en las carreteras del país. Muchos de estos choferes son sentenciados con pena privativa de libertad y hay que determinar si son providentes y no perjudiciales estas resoluciones cuando hay de por medio un peatón que resulta ser culpable del siniestro.

En nuestra sociedad para que exista un verdadero cambio en la circulación vial, todos debemos embarcarnos en el tren de una verdadera concientización y cambio de actitud, que nos conduzca a esa real transformación que anhelamos, con hechos y no solo con buenas intenciones.

Los peatones de las vías públicas entonces, estamos obligados a adoptar un comportamiento diferente, adecuado, que permita lograr que los altos índices de accidentes de tránsito y contravenciones disminuyan; en razón que las estadísticas en nuestro país determinan que los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte de los ciudadanos.

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

Iniciemos recordando que la circulación vial, se realiza cuando se dan movimientos por las diferentes calles, avenidas, carreteras, esta puede ser de personas y/o vehículos, los cuales pueden ser motocicletas o como las bicicletas, existen tres elementos de la circulación vial, a saber: las personas, los vehículos y la vía pública y si uno de estos tres elementos fracasa, es posible que se cree un accidente del cual pueden resultar heridos, muertes o daños materiales de consideración que por su cantidad la ley los cite como delitos.

El COIP llama “delitos culposos de tránsito” a esos cuasidelitos denominados en la doctrina; en la norma, como bien es cierto, proviene del sistema finalista del delito, siempre se va a valorar y dar rigurosidad a la pena por resultado. Desde el artículo 376 hasta el 382 no nos mencionan nada referente acerca de la culpabilidad del peatón. Por ello, es importante proceder a analizar sentencias donde el juez, en su sana crítica, ha valorado la culpabilidad de este y absuelto al chofer.

La muerte culposa en los delitos culposos hay que distinguir cuidadosamente el conocimiento efectivo o potencial del peligro que la conducta crea para los bienes jurídicos, del conocimiento abstracto del deber de cuidado. El conocimiento del peligro causado es efectivo en la culpa consciente o con representación, pero es potencial en la culpa inconsciente o sin representación. Cuando ese conocimiento falta en forma efectiva y no es exigible, faltará la tipicidad culposa, pero cuando no es ese el caso, sino que el sujeto desconoce directamente su deber de cuidado en forma abstracta, no puede pretenderse que reconozca la anti juridicidad concreta de su conducta y reprochársele por no haberla conocido, pese a que conozca perfectamente el peligro que con la misma introduce, lo que configurara un claro supuesto de error directo de prohibición.

En los delitos omisivos hay que distinguir el error que recae sobre la situación objetiva de la que se deriva la posición de garante (Padre, cónyuge, médico de guardia, etc.), cuyo desconocimiento dará lugar a un error de tipo, del desconocimiento del deber de cuidado que de esa posición se deriva, cuyo desconocimiento debe dar lugar al error de prohibición. Hay error de tipo cuando el médico no sabe que está de guardia, pero hay error de prohibición cuando ignora que estando de guardia tiene el deber de asistir sin excepción alguna; hay error de tipo cuando el sujeto ignora que es el cónyuge, pero hay error de prohibición cuando ignora que su condición de cónyuge le impone velar por la integridad física del otro; etc.

La culpa se define tradicionalmente como la falta de previsión de un resultado; el mismo que puede cometer por imprudencia o negligencia en la conducta de la persona. Puede ser considerada como

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

un componente psico-mental vinculado al autor en el momento de la infracción delictiva, basando el reproche de la sociedad en la ausencia de un resultado querido y en el incumplimiento de los deberes de cuidado. Dentro de nuestro ordenamiento jurídico penal no establece una definición sobre la culpa, por lo que el Juez, al momento de Administrar la Justicia es el encargado de cerrar el concepto. La culpa entonces es un tipo abierto, ya que debe ser completado por la autoridad judicial; para que se pueda dar esta operación se debe analizar el deber objetivo de cuidado que debió tener el sujeto activo.

Existen dos clases de culpa: a) Culpa consciente: cuando el sujeto si bien no quiere causar el resultado advierte la posibilidad que este ocurra pero confía en que no ocurrirá. b) Culpa inconsciente: no sólo no se quiere el resultado lesivo, sino que ni siquiera se prevé su posibilidad: no se advierte el peligro. La diferencia entre la culpa consciente y la inconsciente radica en la previsibilidad que puede tener el hombre medio: si prevé el resultado será culpa consiente; de lo contrario será inconsciente si el hecho no podía ser previsto; entonces no existe culpa; sino que el hecho es fortuito. Esta Primera parte se llama previsibilidad objetiva.

El deber objetivo de cuidado es un deber, ya si cada persona fuese libre de atenerse a lo que personalmente le fuere posible se ocasionaría el caos, y amenazando desde luego la vulneración de los bienes jurídicos. El deber objetivos, se debe valorar la conducta realizada por el sujeto desde el punto de vista de un observador imparcial, debemos tener en cuenta el cuidado objetivo y el normativo o valorativo; es objetivo cuando el sujeto actuó en el caso concreto con el cuidado requerido por la sociedad hombre medio; es normativo o valorativo cuando el comportamiento realizado se adecua a lo establecido por la sociedad, es decir, se compara lo realizado por el sujeto y lo que hubiese hecho el hombre medio para ver si coincide: de coincidir no se puede castigar porque cualquiera hubiese reaccionado de la misma manera, si actuó con una diligencia menor, este es culposo.

Entre la acción y el resultado, se presenta la relación de causalidad, la que en los delitos culposos gira sobre la teoría de la equivalencia de condiciones toda causa es condición de un resultado, a esto se debe añadir el criterio de la imputación objetiva, la producción del resultado se da por la inobservancia del deber objetivo de cuidado, el cual debe poderse imputar objetivamente al mismo. Resulta un requisito indispensable para la configuración de este tipo de delitos, el que se dé una concreta afección al bien jurídico, no existiendo en ningún caso una tentativa culposa.

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente

La responsabilidad penal se determina mediante los parámetros que exige la ley. En los casos de accidentes de tránsito, se determina por la impericia, imprudencia o inobservancia comprobada.

La responsabilidad en el peatón, tal como lo dijo Díaz Emiliano corresponde a tres variables:

- Peatón en la calzada
- Cruzar repentinamente la calzada
- Imprudencia de los peatones
- Transitar en estado de ebriedad

Cuando en un peritaje médico-legista se determina una de estas variables, sumado a esto a las versiones a favor del chofer o motociclista, estamos por seguro que el peatón ha concurrido en culpabilidad.

En la concurrencia de culpa la víctima, a veces, es culpable del cometimiento y/o materialización de una infracción penal. Para los casos reales de concurrencia de culpas, las soluciones propuestas por la jurisprudencia son las siguientes: o bien degradar la culpa del agente de grave a leve, o de leve a irrelevante penalmente, o bien reducir la cuantía de la indemnización en concepto de responsabilidad. Dicha degradación o reducción se lleva a cabo en función del grado de influencia que el comportamiento negligente del sujeto pasivo haya tenido en la producción del daño.

Material y método

En cuanto a la metodología, es claro que emplearemos una disertación lógica jurídica al abordar tópicos doctrinarios, al igual que una inducción científica de observación y hermenéutica porque buscaremos providencias que versen sobre muertes por accidentes de tránsito, en concreto sobre accidentes hacia peatones. La metodología será la deducción lógica-jurídica al igual que una inducción observacional y hermenéutica.

Resultados

En este artículo los resultados obtenidos fueron que, al estudiar conceptos doctrinarios como la omisión culposa; la proporcionalidad de la pena y la reparación integral en las presentes providencias judiciales, descubrimos la falta de garantías para el chofer donde el peatón demostrado en algunos casos, es partícipe irresponsable y concurrente de culpa.

Discusión

Los accidentes de tránsito revisten una suma importancia, ya que es un problema social en ascenso, algo de todos los días en cualquier parte del mundo. El tema ya de por sí es sumamente relevante y altamente necesario de abordar cuando inmiscuimos la variable del peatón como partícipe de la materialización de la infracción penal. Es un hecho afirmar que una persona al tomar el volante de un vehículo no sale con intención alguna de cometer una contravención, peor quitarle la vida a alguien o alguna familia entera; es por eso que es urgente analizar prácticamente como se está dirimiendo estos casos; si se aplican principio de debida providencia y razón.

Conclusión

Cuando se busca resolver la situación jurídica de una persona y establecer la responsabilidad penal de aquel supuesto “contraventor” en un cuasidelito o delito de tránsito (de chofer a peatón), es necesario prestar muchísima atención a las pruebas aportadas en el caso para no imputarle un hecho a alguien que no ha actuado con alevosía, descuido o imprudencia en el volante de un vehículo o motocicleta.

Se ha determinado cada uno de los puntos centrales de los objetivos específicos los cuales se fueron hilvanando a medida que íbamos disertando nuestros argumentos y aportando ideas precisas del tema

Se ha dicho que es necesario prestar muchísima atención a la versión de los hechos y es el juez quien debe tener la responsabilidad de resolver con suficiente humanidad y destreza para no violentar otros derechos; no recaer en la repetición aún más grave del daño producido (material e inmaterial).

Los casos analizados nos indican que no existe jurisprudencia vinculante para casos análogos donde determinar la responsabilidad penal por accidente con resultado de muerte es necesariamente imperioso. Se ha observado que es necesario apuntar por una justicia igualitaria donde todas las partes de una causa tengan la misma facilidad para no violentar otros derechos.

Se ha determinado, y con numerosos trabajos como antecedentes que, la responsabilidad de un accidente de tránsito se debe a la inoperancia, impericia, negligencia e imprudencia de ambos participantes del “cuasidelito” (conductor-peatón), pero cuando existe responsabilidad penal en el

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

peatón, que queda herido o llegado a la muerte, la administración de justicia siempre es apurada por familiares para que impute la responsabilidad al chofer, cuando este no ha tendido la culpa.

Referencias

1. Asamblea Nacional del Ecuador, 2008. Constitución de la República del Ecuador. Registro Oficial No. 449. Actualizada 2018. Montecristi: Ediciones Legales.
2. Asamblea Nacional del Ecuador, 2014. Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial Suplemento No. 180. Órgano del Gobierno del Ecuador. Quito: Almacén Editora Nacional.
3. Bangdiwala, et al. “Accidentes de tránsito: problema de salud en países en desarrollo de las Américas”, *Bol of Saint Panama*. 103-(2) 1987.
4. Campos, L. F. R., & López, F. P. (2013). El nexos causal. Las causas de exoneración de responsabilidad: culpa de la víctima y fuerza mayor: La concurrencia de culpas. In *Lecciones de responsabilidad civil* (pp. 105-136). Thomson Reuters-Aranzadi.
5. Coronado Saltos, E. 2018. Exclusión de la conducta por estado de plena inconciencia en el delito de muerte culposa. Universidad Técnica de Machala.
6. Díaz, E. (1997). Teoría del Comportamiento Planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones. *Estudios de Psicología Dossiê Psicología Ambiental*, 2(2), 335-348.
7. Echeverry, A., Mera, J. J., Villota, J., & Zárate, L. C. (2005). Actitudes y comportamientos de los peatones en los sitios de alta accidentalidad en Cali. *Colombia Médica*, 36(2).
8. Gallegos, W. L. A. (2015). Una reseña introductoria a la psicología del tránsito.
9. Gimbernat Ordeig, E., Delitos calificados por el resultado y causalidad.
10. Gómez García, A. et al. “Caracterización de la Mortalidad por Accidentes de Tránsito en Ecuador, 2015”. *Revista CienciAmérica*, [S.l.], v. 5, n. 1, p. 22-31, dic. 2016. ISSN 1390-9592.
11. Jiménez Guartan, J. 2018. Análisis del delito de muerte culposa por accidente de tránsito en la ciudad de Guayaquil período 2016, hasta abril del 2018. Universidad de Guayaquil, Facultad de Jurisprudencia Ciencias Sociales y Políticas.

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

12. Lozano Lavayen, J. L., & Ocaña Carranco, C. A. (2016). Garantías legales y constitucionales para los conductores involucrados en accidentes de tránsito con resultados de muerte producidos por la irresponsabilidad del peatón (Bachelor's thesis, Guayaquil: ULVR, 2016.).
13. Muñoz Conde, Teoría General del Delito. Edit. Temis. 2018. Bogotá-Colombia
14. Serna Tomalá, K. 2017. Análisis de la muerte culposa en accidentes de tránsito en la Ciudad de Guayaquil. Universidad de Guayaquil. Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas.
15. Tomalá, S., & Jackeline, K. (2017). Análisis de la muerte culposa en accidentes de tránsito en la Ciudad de Guayaquil.
16. Torio López, Ángel. El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos. Tenerife, Universidad de la Laguna.
17. Palou, M. T. C., Anglí, M. L., & Fernández, R. M. (2005). Accidentes de trabajo, medidas de seguridad y concurrencia de culpas: criterios jurisprudenciales. InDret, (1).
18. Acosta Escalante, M. J., Bautista, M., & Katherine, E. (2018). Análisis del delito de muerte culposa por accidente de tránsito en la ciudad de Guayaquil período 2016, hasta abril del 2018 (Bachelor's thesis, Universidad de Guayaquil Facultad de Jurisprudencia Ciencias Sociales y Políticas). Pág. 64
19. Díaz, E. (1997). Teoría del Comportamiento Planificado e intención de infringir normas de tránsito en peatones. Estudios de Psicología Dossiê Psicología Ambiental, 2(2), 335-348. PAG. 343
20. PEÑA CABRERA, Raúl, Tratado del Derecho Penal, Editora Jurídica Grijley, 5ta edición 1994, pp, 464
21. ZAFFARONI, Tratado de Derecho Penal Parte General, Ediar, Argentina 1999, pp. 195-200
22. Lozano Lavayen, J. L., & Ocaña Carranco, C. A. (2016). Garantías legales y constitucionales para los conductores involucrados en accidentes de tránsito con resultados de muerte producidos por la irresponsabilidad del peatón (Bachelor's thesis, Guayaquil: ULVR, 2016.). pág. 17
23. Gallegos, W. L. A. (2015). Una reseña introductoria a la psicología del tránsito. Pág. 1

Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable
concurrente

24. Lozano Lavayen, J. L., & Ocaña Carranco, C. A. (2016). Garantías legales y constitucionales para los conductores involucrados en accidentes de tránsito con resultados de muerte producidos por la irresponsabilidad del peatón (Bachelor's thesis, Guayaquil: ULVR, 2016.).
25. Asamblea Nacional del Ecuador, 2014. Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial Suplemento No. 180. Órgano del Gobierno del Ecuador. Quito: Almacén Editora Nacional. Art. 18
26. Serna Tomalá, K. 2017. Análisis de la muerte culposa en accidentes de tránsito en la Ciudad de Guayaquil. Pág. 54
27. Gómez García, A. et al. "Caracterización de la Mortalidad por Accidentes de Tránsito en Ecuador, 2015". Revista CienciAmérica, [S.l.], v. 5, n. 1, p. 22-31, dic. 2016. ISSN 1390-9592. Pág. 2
28. SILVA SÁNCHEZ, J.: Aproximación al Derecho penal contemporáneo, cit., pág. 374.
29. Exposición de Motivos de la Asamblea Nacional en referencia del Código Penal previo a la publicación del nuevo COIP, 2014.

©2020 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons
Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).