

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO USFQ

Colegio de Jurisprudencia

**La aprehensión del conductor en los accidentes de tránsito
con heridos o muertos, ¿vulnera derechos?**

María José Maldonado Nieto

Jurisprudencia

Trabajo de fin de carrera presentado como requisito
para la obtención del título de Abogada

Quito, 19 de noviembre de 2021

© DERECHOS DE AUTOR

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en la Ley Orgánica de Educación Superior del Ecuador.

Nombres y apellidos: María José Maldonado Nieto

Código: 00200198

Cédula de identidad: 172579931-4

Lugar y Fecha: Quito, 19 de noviembre de 2021

ACLARACIÓN PARA PUBLICACIÓN

Nota: El presente trabajo, en su totalidad o cualquiera de sus partes, no debe ser considerado como una publicación, incluso a pesar de estar disponible sin restricciones a través de un repositorio institucional. Esta declaración se alinea con las prácticas y recomendaciones presentadas por el Committee on Publication Ethics COPE descritas por Barbour et al. (2017) Discussion document on best practice for issues around theses publishing, disponible en <http://bit.ly/COPETHeses>.

UNPUBLISHED DOCUMENT

Note: The following capstone project is available through Universidad San Francisco de Quito USFQ institutional repository. Nonetheless, this project – in whole or in part – should not be considered a publication. This statement follows the recommendations presented by the Committee on Publication Ethics COPE described by Barbour et al. (2017) Discussion document on best practice for issues around theses publishing available on <http://bit.ly/COPETHeses>

**LA APREHENSIÓN DEL CONDUCTOR EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON HERIDOS O MUERTOS,
¿VULNERA DERECHOS?¹**

***DOES THE APPREHENSION OF THE DRIVER IN TRAFFIC ACCIDENTS WITH INJURED OR DEAD PEOPLE,
VIOLATES RIGHTS?***

María José Maldonado Nieto²

mariajosemaldonadon@gmail.com

RESUMEN

Este trabajo buscó determinar si es que la aprehensión inmediata del conductor cuando se producen accidentes de tránsito que dejan heridos o muertos vulnera derechos. Se mostró la existencia de dos tesis: la primera defiende que la aprehensión procede por los días de incapacidad generados por las lesiones y por ser delito flagrante mirando al conductor como el único responsable. La segunda, explora la idea de que el derecho penal es de *ultima ratio* y que la responsabilidad puede corresponder a cualquiera de los sujetos viales. Analizando las distintas situaciones que se han tornado cotidianas, aspectos regulatorios del proceso de tránsito, y conceptos doctrinarios, se pudo determinar que sí existe una violación de los derechos del conductor. Este trabajo concluye con que la aprehensión no debería ser la única medida a aplicarse en accidentes de tránsito cuando hay heridos o muertos a excepción de los casos donde exista embriaguez.

PALABRAS CLAVE

Aprehensión, responsabilidad, conductor, heridos, muertos

ABSTRACT

This essay aims to determine whether the immediate apprehension of the driver in traffic accidents where people are left injured or dead, violates rights. There are two possible interpretations: the first one looks at the driver as the only responsible for the accident defending the apprehension due to the days of disability generated by the injuries caused and because it is a flagrant offence. The second considers that criminal law should be applied respecting its characteristic of ultima ratio, and that every person involved in traffic can be responsible of an accident. Analyzing the daily situations that happen in Ecuador as well as the process and doctrinal concepts, it was possible to determine that there is a violation of rights. Therefore, this essay concludes that the apprehension should not be the only measure applied in traffic accidents where people are injured or dead, except in cases when there is drunkenness.

KEYWORDS

Apprehension, responsibility, driver, injured, dead

Fecha de lectura: 19 de noviembre de 2021

Fecha de publicación: 19 de noviembre de 2021

¹Trabajo de titulación presentado como requisito para la obtención del título de Abogada. Colegio de Jurisprudencia de la Universidad San Francisco de Quito. Dirigido por Xavier Andrade Castillo.

² © DERECHOS DE AUTOR: Por medio del presente documento certifico que he leído la Política de Propiedad Intelectual de la Universidad San Francisco de Quito y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo de investigación quedan sujetos a lo dispuesto en la Política. Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo de investigación en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

SUMARIO

1. INTRODUCCIÓN.- 2. MARCO NORMATIVO.- 2.1. NORMATIVA INTERNACIONAL.- 2.2. NORMATIVA NACIONAL.- 2.2.1. CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA DEL ECUADOR.- 2.2.2. CÓDIGO ORGÁNICO INTEGRAL PENAL.- 2.2.3. LEY ORGÁNICA DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.- 2.2.4. REGLAMENTO A LA LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL.- 3. MARCO TEÓRICO.- 4. ESTADO DEL ARTE O ESTADO DE LA CUESTIÓN.- 5. DESARROLLO.- 5.1. FLAGRANCIA.- 5.2. RESPONSABILIDAD EN DELITOS DE TRÁNSITO.- 5.3. APREHENSIÓN.- 5.4. DERECHO PENAL DE *ULTIMA RATIO*.- 5.5. EMBRIAGUEZ.- 5.6. FUGAS.- 5.7. CORRUPCIÓN.- 6. RECOMENDACIONES.- 7. CONCLUSIONES

1. Introducción

La vida en la sociedad está caracterizada por distintos sucesos y acciones que realizamos todos los días. Una de las actividades más comunes que hacemos por diversas razones, como por ejemplo el trabajo, es el movilizarnos de un lugar a otro. En realidad, son pocas las personas que no se mueven de ninguna manera.

Para ejecutar esta acción recurrimos a diferentes medios que nos permiten hacerlo. Entre estos, podemos encontrar el transportarnos caminando, corriendo, en bicicleta, en moto, automóvil, bus, entre otros, que dependen de lo que nosotros escojamos. A su vez, las ciudades se componen de vías en las cuales transitan los conductores de cualquier vehículo y también los peatones que optaron por movilizarse a través de ellos mismo por lo que dentro de las vías encontramos cruces cebra, cruces peatonales o veredas.

En la vida cotidiana y tras el desarrollo constante que vive el mundo, el ser humano siempre está expuesto a ciertos riesgos y uno de estos se deriva precisamente de la posibilidad de movilizarnos, y son los accidentes de tránsito. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud, 1,3 millones de personas mueren a causa de accidentes de tránsito y casi 50 millones de personas resultan heridas³.

Es relevante entonces comprender el concepto de dicho riesgo, puesto que absolutamente cualquier persona podría verse involucrada en este tipo de infortunios. En el Ecuador, es posible entender esto con la simple lectura de cuerpos normativos. Para ser exactos, esto se encuentra en el Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que lo define como:

[...] todo suceso eventual o acción involuntaria, que como efecto de una o más causas y con independencia del grado de estas, ocurre en vías o lugares destinados al uso público o privado, ocasionando personas muertas, individuos con lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en vehículos, vías o infraestructura, con la participación de los usuarios de la vía, vehículo, vía y/o entorno⁴.

³Who.Int, "Traumatismos Causados Por El Tránsito", (2018), disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (último acceso: 11-11-2021)

⁴ Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Decreto Ejecutivo 1196, Presidencia de la República, Registro Oficial Suplemento 731 de 25 de junio de 2012.

Los delitos de tránsito traen consigo una violación al deber objetivo de cuidado, que se entiende como “el deber de diligencia ante una situación de riesgo o peligrosa”⁵. En ese sentido, se entiende que una persona debe actuar respetando normas y parámetros con el fin de evitar un infortunio, y si es que no lo hiciera, estaríamos frente a un delito culposo. Ningún delito de tránsito es doloso. Esto igual se encuentra en el Código Orgánico Integral Penal, que menciona en el artículo 371 que “son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial”⁶.

Dentro de la culpa se habla sobre dos tipos: la culpa consciente y la culpa inconsciente. La primera es aquella en donde la persona que está realizando la acción sabe del posible resultado, pero espera que no suceda. Ejemplo de esto sería que una persona que se encuentre conduciendo cruza un semáforo en rojo con la esperanza de que no venga otro auto y se produzca un accidente. La segunda se refiere a que la persona que efectúa la acción no prevé ni busca que se de el resultado. El ejemplo sería que un conductor se encuentra manejando dentro de los parámetros de velocidad cuando “de repente, en un paso de peatones, empiezan a cruzar dos personas, intenta frenar, pero al auto le fallan los frenos, siendo estos dos peatones atropellados”⁷.

En estos sucesos, surge el pensamiento común de que el conductor es el causante de la infracción. Por tal razón, es visto como el culpable del acontecimiento. Esto encuentra su explicación en que la ley supone que la persona que se encuentra un automóvil ya está en ventaja por sobre los demás. Sin embargo, es una idea errónea.

Tal como se leyó en el concepto, la culpa no se limita solamente a este, sino que puede ser del peatón, de la persona herida, o incluso de aquel que falleció teniendo en cuenta que estas personas podrían haber estado conduciendo otro vehículo y en ese caso ambos estarían en ventaja. Además, es importante mencionar que la responsabilidad de una persona solo se establece después de una sentencia ejecutoriada condenatoria, no de suposiciones.

Entonces, un accidente de tránsito debe incluir necesariamente la participación de personas y que se genere cualquier tipo de daño. El menoscabo sufrido más grave que puede darse es la afectación física de las personas a través de lesiones o provocando incluso la muerte. Adicional a esto, puede haber daños contra la propiedad pública o privada.

En el Ecuador, hasta agosto del presente año se dieron 13, 472 accidentes de tránsito en los cuales hubo 11,047 personas lesionadas y 1,325 fallecidos⁸. Estas estadísticas demuestran que los accidentes de tránsito tienen mucha importancia en nuestro país lo que lo convierte en un tema de interés público pues trae consigo cifras

⁵ Prorespaldo, "El Deber Objetivo Del Cuidado En Ecuador", (2019), disponible en: <https://www.prorespaldo.com/el-deber-objetivo-de-cuidado-en-el-ecuador/> (último acceso: 11-11-2021)

⁶ Artículo 371, Código Orgánico Integral Penal [COIP], R.O. Suplemento 180, de 10 de febrero de 2014, reformado por última vez R.O 222 de 13 de octubre de 2021.

⁷ ConceptosJurídicos.com, “Dolo”, (2018), disponible en: <https://www.conceptosjuridicos.com/dolo/> (último acceso: 11-11-2021)

⁸ Agencia Nacional de Tránsito, "SINIESTROS DE TRÁNSITO, LESIONADOS Y FALLECIDOS EN SITIO Y POR PROVINCIAS, SERIE HISTÓRICA 2008 - 2021", (2021), disponible en: https://www.ant.gob.ec/?page_id=2670 (último acceso: 11-11-2021)

alarmantes convirtiéndose en una de las principales causas de muerte en el país⁹. No obstante, no ha habido un interés suficiente en la materia por lo que no existen análisis extensos, a excepción de algunos a los que nos referiremos a lo largo del texto.

Cuando hay heridos o muertos en un accidente de tránsito, se presentan ciertas particularidades necesarias de mencionar. Principalmente, entre ellas destaca la aprehensión inmediata del conductor que se ve envuelto en esta situación. Es así como cabe cuestionarse si esto es lo procedente a realizar, o si existen otros mecanismos que se podrían aplicar. Se entiende que una de las ideas que persigue la aplicación de esto es la protección a la persona que se encuentra en indefensión por su estado. No obstante, si es que hay evidencia clara de que el conductor no ha sido responsable del suceso, ¿por qué es aprehendido de manera inmediata? ¿No constituiría eso, una violación a sus derechos?

Además, este no es el único problema que se presenta sino también la realidad en la que vive la sociedad ecuatoriana cuando se enfrenta a estas situaciones pues tiene una manera peculiar de actuar, y que claramente conlleva a problemas mucho más grandes. Con el objeto de responder la pregunta planteada y llevar a cabo un análisis de este problema jurídico, se usará metodología cualitativa.

2. Marco Normativo

2.1. Normativa Internacional

En materia de tránsito, la existencia de normativa internacional que regule los distintos aspectos que lo conforman es casi nula. Resulta curioso que un tema tan importante que forma parte del día a día, no haya sido regulado de manera universal pues no existen muchas diferencias entre países con relación a las vías, a los usuarios de estas, y a las sanciones. Sin embargo, cabe hacer referencia a ciertos tratados y convenios que se han firmado que tratan el tema.

En el Convenio Sobre la Circulación Vial, firmado el 19 de septiembre de 1949, se establecen parámetros de señalización, conducción, accidentes de tránsito, entre otros. En el artículo 7, capítulo segundo, el texto señala que

[...] todos los conductores, peatones y demás usuarios de la carretera, deberán obrar de tal modo que no constituyan peligro u obstáculo para la circulación y de evitar toda conducta que pueda causar daño a las personas o a la propiedad pública o privada¹⁰.

Esto es relevante porque menciona que la culpa puede ser de cualquiera de los individuos descritos. No se limita a uno de ellos.

⁹ Edición Médica, "Accidentes De Tránsito, La Sexta Causa De Muerte En El Ecuador", (2018), disponible en: <https://www.edicionmedica.ec/secciones/salud-publica/accidentes-de-tr-nsito-la-sexta-causa-de-muerte-en-el-ecuador-92660> (último acceso: 11-11-2021)

¹⁰ Convenio Sobre la Circulación Vial, Ginebra, 19 de septiembre de 1949, ratificado por el Ecuador en 19 de septiembre de 1949.

Es conveniente referirse a la presunción de inocencia que juega un rol importante en la determinación de responsabilidad. Esta encuentra su explicación en el artículo 11 de la Declaración Universal de los Derechos Humanos que dice que “toda persona acusada de delito tiene derecho a que se presuma su inocencia mientras no se pruebe su culpabilidad, conforme a la ley y en un juicio público en el que se le hayan asegurado todas las garantías necesarias a su defensa”¹¹. La razón de la consideración de este artículo se debe a que la aprehensión del conductor implicaría que la presunción de inocencia se ponga en duda.

2.2. Normativa Nacional

2.2.1. Constitución de la República del Ecuador

Al igual que en la Declaración Universal de Derechos Humanos, la Constitución de la República del Ecuador también recoge la presunción de inocencia en el artículo 76, numeral 2, donde menciona que: “se presumirá la inocencia de toda persona, y será tratada como tal, mientras no se declare su responsabilidad mediante resolución firme o sentencia ejecutoriada”¹². Esto apoya la idea del cuestionamiento sobre la presunción de inocencia, misma que podría verse gravemente afectada no solo por el estado en aplicación del procedimiento, sino por las personas que llegan a conocer de la situación.

A su vez, en el artículo 77, numeral 1 dice que:

[...] la privación de la libertad no será la regla general y se aplicará para garantizar la comparecencia del imputado o acusado al proceso, el derecho de la víctima del delito a una justicia pronta, oportuna y sin dilaciones, y para asegurar el cumplimiento de la pena; procederá por orden escrita de jueza o juez competente, en los casos, por el tiempo y con las formalidades establecidas en la ley. Se exceptúan los delitos flagrantes, en cuyo caso no podrá mantenerse a la persona detenida sin formula de juicio por más de veinticuatro horas. Las medidas no privativas de libertad se aplicarán de conformidad con los casos, plazos, condiciones y requisitos establecidos en la ley¹³.

Esto es importante porque la aprehensión implica que exista una privación de libertad inmediata, a pesar de que no pueda durar más de 24 horas, de la persona que se ve involucrada en el accidente de tránsito por la presencia de heridos o muertos. Además, es el único proceder mismo permitido lo que, indudablemente, muestra que su aplicación sí es la regla general.

2.2.2. Código Orgánico Integral Penal

Existe un capítulo entero en donde se tratan los delitos de tránsito dentro de la legislación ecuatoriana. Este es el capítulo octavo del Código Orgánico Integral Penal. En él, encontramos una descripción de las infracciones y la sanción que se impone sobre la persona causante del imprevisto. Sin embargo, el COIP no recoge la descripción del procedimiento que se lleva a cabo cuando hay un accidente de tránsito, no obstante, sí describe las conductas que califican al tipo penal y, como se mencionó previamente, la pena que deberá aplicarse. De esta manera, es evidente que los delitos se encuentran tipificados.

¹¹ Declaración Universal de los Derechos Humanos, París, 10 de diciembre de 1948, ratificado por el Ecuador en 10 de diciembre de 1948.

¹² Artículo 76, Constitución de la República del Ecuador, R.O. 449, de 20 de octubre de 2008.

¹³ Artículo 77, Constitución de la República del Ecuador, 2008.

A pesar de que el procedimiento a realizarse cuando se da dicho suceso de tránsito con heridos o muertos no está descrito en ese cuerpo legal, uno de los componentes del proceso, que es la aprehensión, sí se encuentra detallada en el artículo 526. Este expresa que

[...] cualquier persona podrá aprehender a quien sea sorprendido en delito flagrante de ejercicio público y entregarlo de inmediato a la Policía Nacional. Las y los servidores de la Policía Nacional, del organismo competente en materia de tránsito o miembros de las Fuerzas Armadas, deberán aprehender a quienes sorprendan en delito flagrante e informarles los motivos de su aprehensión. En este último caso deberán entregarlos de inmediato a la Policía Nacional. Las o los servidoras de la Policía Nacional o de la autoridad competente en materia de tránsito, podrán ingresar a un lugar cuando se encuentren en persecución ininterrumpida, para el solo efecto de practicar la respectiva aprehensión de la persona, los bienes u objetos materia del delito flagrante¹⁴.

Nuevamente, nos referimos a una restricción a la libre movilidad de la que cada persona goza, en donde puede darse el caso en que no exista evidencia clara de quién es el responsable.

En el mismo sentido, es pertinente referirse a la flagrancia. La descripción de este supuesto se encuentra tipificada en el artículo 77. Es valiosa la mención porque la mayoría de los delitos y las infracciones de tránsito son flagrantes y solamente cuando se verifique que han concurrido los requisitos mencionados a continuación, se podrá proceder con la aprehensión. Así,

[...] se entiende que se encuentra en situación de flagrancia, la persona que comete el delito en presencia de una o más personas o cuando se la descubre inmediatamente después de su supuesta comisión, siempre que exista una persecución ininterrumpida desde el momento de la supuesta comisión hasta la aprehensión, asimismo cuando se encuentre con armas, instrumentos, el producto del ilícito, huellas o documentos relativos a la infracción recién cometida. No se podrá alegar persecución ininterrumpida si han transcurrido más de veinticuatro horas entre la comisión de la infracción y la aprehensión¹⁵.

2.2.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

Una vez que ya nos introducimos en la aprehensión, cabe mencionar a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, en donde se describe ahora sí el procedimiento cuando hay presencia de lesionados o personas fallecidas. Esto es fundamental porque precisamente es este artículo el eje central del argumento sobre la aprehensión que es empleado para realizarla. En ese sentido, la ley nos dice que:

[...] los agentes de tránsito que tomen procedimiento en un accidente, siempre que cuenten con los elementos o indicios probatorios estarán facultados para detener al o los presuntos autores de un delito de tránsito, en donde resultaren heridos o fallecidos una o varias personas; y, ponerlos a órdenes del Fiscal, que de manera inmediata solicitará la expedición del auto de prisión al Juez de turno, para la realización de la audiencia de formulación de cargos. Los vehículos serán aprehendidos como evidencia de la infracción de tránsito¹⁶.

2.2.4. Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial

El concepto sobre flagrancia y aprehensión ha quedado un poco más esclarecido con la mención de dichos artículos. Como se mencionó previamente, la ley otorga una potestad para que las personas sean aprehendidas en

¹⁴ Artículo 76, COIP.

¹⁵ Artículo 77, COIP.

¹⁶ Artículo 165, Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial [LOTTTSV], R.O Suplemento 398, de 07 de agosto 2008, reformado por última vez R.O. Suplemento 512 de 10 de agosto de 2021.

determinados casos. En materia de tránsito, esto se encuentra más detallado en el artículo 231, numeral 3, del reglamento que establece que

[...] los Agentes de Tránsito están facultados para detener, por si solos, o con ayuda de la Policía Nacional si fuere necesario, a los presuntos infractores cuando en un accidente de tránsito resultaren personas fallecidas, o con lesiones que generen incapacidad física o enfermedad que supere los 30 días, debidamente determinada por un médico legista mediante un informe preliminar¹⁷.

3. Marco Teórico

Como se ha mencionado en varias ocasiones, la falta de importancia referente a la materia de tránsito ha dificultado el interés en la búsqueda de autores que analicen el tema a nivel mundial. De hecho, es muy escasa la discusión doctrinaria. En el Ecuador, esto es aún evidente, incluso es casi nula la jurisprudencial.

Al mismo tiempo, esto también tiene una repercusión en el cuestionamiento los artículos pertenecientes a los delitos de tránsito. Es evidente que esto solamente tiene controversia cuando uno mismo se ve involucrado en el suceso. A pesar de ello, la aprehensión en los accidentes de tránsito donde existen heridos o muertos sí ha sido objeto de un análisis limitado.

La primera tesis considera que la aprehensión es un mecanismo idóneo. La doctora María Isabel Sánchez, defensora pública de los juzgados de tránsito, apoya la idea de la aprehensión considerándola procedente siempre que se cumplan dos requerimientos esenciales. Estos son que sean únicamente los agentes de tránsito quienes realizan esto y que se le permita conocer a la persona aprehendida cuáles son sus derechos constitucionales¹⁸.

El doctor Christian Masapanta, especialista en derecho constitucional y penal, sobretodo en contravenciones de tránsito, comparte esta idea. Considera que además de ideal, es una medida proporcional al existir un perjuicio a la integridad de la persona y porque dentro de esta se manejan límites¹⁹.

La aprehensión requiere necesariamente que se trate de un delito flagrante, caso contrario, deberá seguirse de manera ordinaria. Es absolutamente indispensable que se tome en cuenta el tiempo máximo de 24 horas y la necesidad de un elemento que permita establecer una relación entre la persona que va a ser aprehendida junto con el cometimiento del delito. Por consiguiente, la aprehensión es considerada un mecanismo eficiente que cumple con su finalidad porque hay una persona que cometió un delito flagrante que tiene que ser llevada ante un juez para que se evalúe su situación²⁰.

Dentro de esta teoría, se reconoce que existen limitaciones a la aprehensión que deben tomarse en cuenta. Si las lesiones causaron una incapacidad menor a los 30 días, la acción ya no procede. Al contrario, ahora se inicia un proceso por acción privada en donde se requerirá de una querrela. La fiscalía, en este caso, deja de ser el titular

¹⁷ Artículo 232, Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

¹⁸ María Isabel Sánchez, entrevistada por María José Maldonado Nieto, 16 de noviembre de 2021, <https://drive.google.com/drive/folders/134bMW7njAscTWpN2r18Wd2GrM60qdwUv?usp=sharing>

¹⁹ Christian Masapanta, entrevistado por María José Maldonado Nieto, 16 de noviembre de 2021, <https://drive.google.com/drive/folders/134bMW7njAscTWpN2r18Wd2GrM60qdwUv?usp=sharing>

²⁰ María Isabel Sánchez, entrevistada por María José Maldonado Nieto.

de la acción. De igual manera, existen prohibiciones expresas en el COIP en donde se menciona que si solamente se dan daños materiales no se podrá aprehender al conductor.

La teoría contraria a lo expuesto previamente se basa en que podrían existir medidas alternas a la aprehensión del conductor, en especial si este no fue el causante del accidente. Esto encuentra su justificación en dos supuestos. En primer lugar, se debe hablar del principio de intervención mínima. Ángel Monroy menciona que este principio se compone de tres elementos los cuales son la fragmentariedad, subsidiariedad y proporcionalidad. Estos le brindan la característica de *ultima ratio*²¹.

El primer componente se refiere a que el derecho penal debe proceder únicamente cuando sea necesario con el fin de proteger y salvaguardar a la sociedad junto con quienes forman parte de ella. A su vez, la subsidiariedad explica la necesidad de que se intenten otros mecanismos previos a aquellos penales. Y finalmente, el tercer componente habla sobre que, al aplicar el derecho en las situaciones cotidianas, debe existir una relación entre lo que se busca proteger con la sanción impuesta, pero esta última debe ser lo menos desfavorable posible.

Por otro lado, también se debe tener en cuenta que la responsabilidad puede ser de cualquiera de las personas consideradas como usuarios de carretera. En Ecuador, sobre todo, el peatón tiende a no respetar las normas de tránsito y supone que es obligación del conductor prever su irresponsabilidad con el fin de evitar un menoscabo. Ahora bien, la responsabilidad y la obligación del deber objetivo de cuidado es aplicable para ambos.

Para objeto de este estudio y con la finalidad de resolver la pregunta planteada, esa teoría es la que será usada. La segunda teoría explora una visión ajena a la que fue implementada al momento de redactar el artículo que faculta a los Agentes de Tránsito a realizar la aprehensión al conductor inmediata y sin posibilidad a implementar otra opción.

4. Estado del Arte o Estado de la Cuestión

Diego Medina define al accidente de tránsito como un “acontecimiento donde participan elementos que conforman el tránsito: humano, vía y vehículo”²². Estos sucesos ocurren por distintas causas denominadas basal y concurrentes. La basal, también conocida como causa eficiente, es considerada la causa principal del accidente que interviene de forma directa en la realización este considerándose necesaria para que se produzca. Por otro lado, la concurrente o coadyuvante es la que aportó al siniestro, pero que por sí misma no genera el accidente en sí. Estas permiten identificar a la persona responsable del accidente.

Coinciden en esto los autores Oscar Tapia, José Saá, Miguel Hernández, Pablo Suasnavas y Yolis Campos, quienes además mencionan que los accidentes de tránsito se constituyen como causas principales de “morbilidad,

²¹ Ángel Monroy, "Principio De Mínima Intervención, ¿Retórica O Realidad?". *Derecho Y Realidad*, n.21 (2013), 1-7

²²Victor Bombón, Henry Ortiz, Pablo Curay, Juan Francisco Peñafiel, Carlos Escobar, Danny Silva, Myrian Hidalgo, María José Terán, Melany Medina, and Diego Medina, *Accidentes De Tránsito Rescate In Situ* (Quito: EDIMEC, 2017), 11-41.

mortalidad y discapacidad”²³. En el Ecuador, cada año aumentan los siniestros de tránsito que dejan como resultado a personas heridas.

Por consiguiente, es un tema de suma importancia, de relevancia social y necesario de abordar. Los autores consideran que la seguridad vial debe ser tratada desde la base de la educación, implementándose desde temprana edad en los niños para así generar conciencia en su actuar para el momento en que se conviertan en usuario vial²⁴.

Luis Cáceres Ruiz manifiesta que, con base en el principio de confianza, las personas deben actuar responsablemente y dentro de los parámetros establecidos por la ley²⁵. En materia de tránsito, eso tiene una importancia muy grande al mencionar que la persona que actúa correctamente haciendo uso de la vía puede esperar lo mismo de las demás personas que también la utilizan.

De este modo, se entiende que, en caso de no comportarse de dicha manera y causar alguna situación desfavorable, esa persona será responsable de la misma. Sin embargo, el autor expone también que normalmente, se piensa que el responsable del delito de imprudencia es el conductor del automóvil lo que conlleva a preguntarnos por qué se mantiene esa visión cuando el principio de confianza puede ser también violentado por un peatón, o por aquel conductor que sufrió lesiones.

Con relación a esta última idea referente a la responsabilidad del conductor, Víctor Fabara y Fausto Garcés sostienen que los peatones tienen una importancia grande en los accidentes de tránsito debido a que también pueden ser responsables por un actuar imprudente²⁶. En la mayoría de los casos, no existe una conciencia de riesgos, y no se toma en cuenta que podrían evitarse si es que se siguiera las normas de manera correcta y general. En síntesis, el peatón tiende a inobservar y ese comportamiento se ha convertido en habitual.

5. Desarrollo

5.1. Flagrancia

La flagrancia se refiere al momento en que la persona es descubierta en el cometimiento del delito sin posibilidad de escapar. Es fundamental que se realice dentro de las 24 horas y que exista una “una real perpetración del hecho, no una mera sospecha”²⁷. Muchos autores y el mismo Código Orgánico Integral Penal hablan sobre la presencia de un testigo como un elemento de la flagrancia. De acuerdo con la Fiscalía General del

²³Óscar Tapia, José Saá, Miguel Hernández, Pablo Suasnavas, and Yolis Campos, *Accidentes De Tránsito En Ecuador 2016-2017* (Quito: Universidad Internacional SEK, 2018), 7-60.

²⁴ Óscar Tapia, José Saá, Miguel Hernández, Pablo Suasnavas, and Yolis Campos, *Accidentes De Tránsito En Ecuador 2016-2017*, 7-60.

²⁵ Luis Cáceres Ruiz, *La Responsabilidad Por Imprudencia En Los Accidentes De Tránsito* (Valencia: Tirant lo Blanch, 2013), 298-304.

²⁶ Víctor Fabara, Fausto Garcés, “La Accidentalidad En El Tránsito Vehicular De La Ciudad De Ambato”, (tesis de maestría, Universidad Técnica de Ambato, 2003), 128-180.

²⁷ Ricardo Morales, “Entrada En Domicilio Por Causa De Delito Flagrante”, *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, n.01 (1999), 1-9.

Estado, debe también haber una persona aprehendida que tenga en su poder algún tipo de vínculo con el delito o infracción ocurrida como por ejemplo armas, documentos, entre otros²⁸.

Existen tres tipos de flagrancia que son la propia, impropia y la presunta. La primera se refiere a la ejecución del delito enfrente de otras personas quienes lo evidencian. La segunda, por otro lado, es aquella en la cual hay una noticia *criminis*, pero se efectúa una persecución interrumpida al sospechoso de hasta 24 horas. Y finalmente, la tercera se da cuando no lo ha visto nadie ni ha habido ningún tipo de persecución, sin embargo, se le encuentra a la persona con las huellas, objetos o instrumentos del delito.

En materia de tránsito, es flagrante un delito cuando el responsable de un imprevisto desfavorable es encontrado realizando la acción o poco tiempo después al cometimiento de esta. La cuestión recae en que cómo se verifica la responsabilidad de la persona en un accidente de tránsito o como se lo encuentra cometiendo el acto.

Supongamos que se produce un accidente y hay un herido por lo que llega una ambulancia y se lo lleva. Tiempo después, aún dentro de las 24 horas, llegan los Agentes de Tránsito y se encuentran con el único conductor que no salió ileso. ¿Cómo se aplicaría el concepto de que la persona que se encuentra en flagrancia es descubierta? No se puede emplear eso, porque no se sabe con certeza quién es el responsable.

La única manera en que podría ser evidente el delito flagrante es que el Agente de Tránsito se encontraba en el lugar de los hechos y lo presencié lo cual es un caso excepcional por lo que, comúnmente, no es evidente. Sin embargo, y como se tratará más abajo, la única manera en que esto puede proceder es cuando hay conducción en estado de embriaguez.

5.2. Responsabilidad en Delitos de Tránsito

A lo largo de la historia y el desarrollo de las distintas naciones y sociedades, si hay algo que se ha mantenido es el concepto de responsabilidad. Esto se aplica tanto las acciones como en las omisiones. Se entiende entonces que es el actuar conforme a los deberes y compromisos que cada persona tiene. A su vez, esto tiene relación con otra dimensión que comprende la responsabilidad y es el hacerse cargo de sus acciones cuando ha contravenido a un bien jurídico protegido causando daño²⁹.

En los accidentes de tránsito, debe existir al menos un conductor y un vehículo, debe producirse en la vía pública y debe haber daños mismos que pueden limitarse a ser materiales o puede haber lesiones o muertes. Entonces dentro de este contexto, sale a colación que el peatón también puede ser parte del accidente. Por tanto, la responsabilidad podría ser de cualquiera de los intervinientes. Un ejemplo claro de esto sería el peatón que no utiliza el cruce peatonal y, por consecuencia, es atropellado por un conductor que se encontraba transitando en la vía con su vehículo. Los daños aquí podrían ser las lesiones o la muerte.

²⁸ Fiscalía General del Estado, “Grupo de Presuntos Agresores Sexuales con Prisión Preventiva”, (2019), disponible en: <https://www.fiscalia.gob.ec/FiscaliaInforma/fiscalia-informa-boletin238.pdf> (último acceso: 11-11-2021)

²⁹ Real Academia Española, "Responsabilidad", (2001), disponible en: <https://www.rae.es/drae2001/responsabilidad> (último acceso: 11-11-2021)

Tal como expone Luis Cáceres Ruiz en cuanto a la responsabilidad que se deriva de estos sucesos, la idea que el conductor es siempre el responsable es lo más común en la sociedad³⁰. De igual forma, se mantiene la idea errónea de que aquel que salió ileso físicamente es también el causante del inconveniente.

Ante esto, el abogado Julio César Cueva menciona que se debe intentar capturar la situación a través de medios electrónicos con el fin de poder demostrar que la responsabilidad no es del conductor³¹. No obstante, es complicado realizarlo pues en la mayoría de los casos la persona no anticipa que se va a ver envuelta en un accidente de tránsito.

5.3. Aprehensión

Una vez que se ha comprendido el concepto de responsabilidad junto con quienes podrían ser los causantes de un accidente de tránsito por su actuar, es digno de mención referirnos al proceso en el suceso de tránsito con presencia de heridos o muertos. Como ya se ha expuesto previamente, el Código Orgánico Integral Penal, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y el Reglamento a dicha ley, describen el proceso que se lleva a cabo una vez producido el inconveniente.

Salta a la luz entonces que el conductor debe ser aprehendido inmediatamente cuando se evidencie la presencia de personas lesionadas o fallecidas. Sin embargo, el artículo que faculta a los Agentes de Tránsito a realizar lo mencionado jamás hace referencia a la responsabilidad de la persona. ¿Qué sucede cuando hay evidencia clara de que el conductor no es responsable? Lamentablemente, siguiendo el procedimiento bajo el margen de la ley, igual será aprehendido. Es así como surge la interrogante de por qué no se implementan medidas alternas a la aprehensión.

Cabe mencionar aquí que la aprehensión no es lo mismo que la prisión preventiva, una confusión bastante común. La prisión preventiva es una medida cautelar solicitada por el accionante que debe estar fundamentada. Del mismo modo, el juez debe motivar su decisión en caso de aceptarla³². Esto se determina en una audiencia y tiene como objeto asegurar la comparecencia del sospechoso al proceso, pero deben haberse agotado todos los mecanismos procesales posibles previamente. Puede durar hasta un máximo de 5 meses si el delito tiene una pena máxima de 5 años, y 1 año si el delito es superior a 5 años.

Aquí se evidencia claramente las diferencias con la aprehensión debido a que esta es realizada por el Agente. Solamente puede tener una duración de 24 horas, por ser delito flagrante y se debe llevar al detenido a un juzgado de tránsito para que, recién ahí, se solventa la situación. El proceso penal se compone de distintas etapas, y claramente la etapa de la aprehensión no equivale a una de juicio con sentencia ejecutoriada.

³⁰ Luis Cáceres Ruiz, *La Responsabilidad Por Imprudencia En Los Accidentes De Tránsito*, 22-100

³¹ El Universo, "En Un Arrollamiento No Siempre El Conductor Es El Culpable; Ayudar Al Lesionado Podría Beneficiarlo En La Decisión Del Juez", (2020), disponible en: <https://www.eluniverso.com/noticias/2020/09/15/nota/7978489/atropellar-conductor-atencion-medica-ecuador-accidente/> (ultimo acceso: 11-11-2021)

³² Patricia Zapatier, "La aplicación de la prisión preventiva y el principio de presunción de inocencia", (tesis de maestría, Universidad Andina Simón Bolívar, 2020), 58-71.

Ante lo expuesto, la aprehensión no deja de ser una restricción a la libre movilidad de la que cada persona tiene el derecho de gozar. Más aún, se genera un sentimiento de injusticia al no tener responsabilidad y ser detenido. Adicional a esto, en el Ecuador la presión mediática suele tener una influencia bastante grande en la sociedad que, al momento de transmitir a través de sus distintos medios la noticia de un accidente con heridos o muertos, mencionan ya el nombre de la persona afectando gravemente a la presunción de inocencia que goza hasta que no se demuestre lo contrario.

5.4. Derecho Penal de *Ultima Ratio*

Tanto en la Constitución como en el Código Orgánico Integral Penal, así como también en diversos instrumentos internacionales, se menciona el principio de mínima intervención penal como un componente del sistema legal. Lo que explica esto, es que el derecho penal debe ser la última de las opciones a las que un Estado acuda una vez que todos los demás recursos han sido agotados. Así, una de las características de este principio es precisamente que sea de *ultima ratio*, dicho de otra manera, que intervenga solamente cuando sea necesario³³.

La actuación del derecho penal en estos casos trae consigo distintos mecanismos aplicables al momento de que un bien jurídico protegido ha sido violentado. A su vez, estos pueden implicar algunos restrictivos de libertad y que, tal como vimos previamente, puede ser la prisión preventiva. Aquí también se aplica el concepto de *ultima ratio*, porque se debería aplicar todas las otras medidas cautelares posibles previas a las de privación. Se concluye de esta forma que, lo que implique una limitación a la movilidad de la persona, debe ser excepcional.

La relevancia de esto recae en que la aprehensión también implica una restricción en la libertad a la persona. A pesar de ello, es la única medida adoptada por el Código Orgánico Integral Penal sin considerar otros mecanismos alternos. Es correcto preguntarse entonces, ¿cómo opera el carácter de *ultima ratio* aquí? ¿Se aplica la regla de la mínima intervención?

Claramente, esta limitación es observada dentro del ordenamiento jurídico ecuatoriano, como la única manera de proceder cuando existen accidentes de tránsito con heridos o muertos. Entonces, es indiscutible que no se está respetando el principio de mínima intervención penal al no brindar o aplicar otros mecanismos en el procedimiento, sino brindar solamente la aprehensión al conductor inmediata sin otra posibilidad.

5.5. Embriaguez

En materia de tránsito, la embriaguez tiene grande importancia. En realidad, muchos doctrinarios consideran que es lo más grave que puede darse en la vía por los efectos negativos que producen. El conductor está obligado a actuar conforme a ciertas ordenanzas, tomando en cuenta el riesgo potencial que conlleva conducir. El Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial define al estado de embriaguez como

³³ Jaime Hernández, “Reforma al principio de oportunidad en base al principio de mínima intervención penal”, (tesis magister, Universidad Central del Ecuador, 2018) 1-19.

[...] la pérdida transitoria o manifiesta disminución de las facultades físicas y mentales normales, ocasionadas por el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes, respectivamente, y que disminuye las capacidades para conducir cualquier tipo de vehículo”³⁴.

Por tal razón, en la legislación ecuatoriana se menciona la prohibición de manejar bajo efecto de intoxicación de alcohol y las consecuencias jurídicas que tiene esto si llegase a darse. Para ser exactos, el artículo 182 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial se menciona: “no se podrá conducir vehículos automotores si se ha ingerido alcohol en niveles superiores a los permitidos, según las escalas que se establezcan en el Reglamento”³⁵.

En el Código Orgánico Integral Penal, en cambio, se mencionan los efectos jurídicos de este proceder. En el caso de muerte una pena privativa de libertad de diez a doce años, así como la revocatoria irreversible de la licencia de conducción³⁶. En cuanto a las lesiones, dependiendo de la incapacidad provocada, se sancionará con el máximo de la pena aumentado en un tercio. También se suspenderá la “licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso”³⁷.

En el caso de que se dé un accidente de tránsito, el proceder del conductor que no respetó las normas establecidas es visto como una imprudencia grave³⁸. Esto tiene aún más importancia si es que analizamos el supuesto de la conducción en estado de ebriedad que deja como resultado a heridos o muertos.

Anteriormente, se ha expuesto que existe una aprehensión por parte de los Agentes de Tránsito de constatarse heridos o muertos por lo que es cuestionable la aplicación de esto en caso de embriaguez. ¿Debería implementarse otra medida? El conducir bajo el efecto del alcohol ya constituye una amenaza grave para los demás miembros de la vía debido a que estas sustancias afectan al sistema nervioso central provocando una falta de respuesta en las habilidades de cada persona incluso con una ingesta minúscula³⁹.

Es evidente entonces que el conductor intoxicado tiene un alto grado de responsabilidad en el accidente. Además, se puede verificar en ese momento la presencia de alcohol en la sangre a través de distintos mecanismos como el alcohótest, que es el examen que permite determinar la cantidad de alcohol consumida por el aire expirado. Adicional a este, existe también la alcoholemia que, a diferencia del previamente mencionado, requiere la muestra de sangre.

Es lógico, entonces, que exista una aprehensión solamente en este supuesto porque es verificable de manera inmediata que la persona consumió alcohol. También porque la simple conducción bajo intoxicación ya

³⁴ Artículo 243, Reglamento a Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

³⁵ Artículo 182, LOTTTSV.

³⁶ Artículo 376, COIP.

³⁷ Artículo 379, COIP.

³⁸ Luis Cáceres Ruiz, *La Responsabilidad Por Imprudencia En Los Accidentes De Tránsito*, 298-304.

³⁹ Asociación Chilena de Seguridad, “¿Cómo reacciona nuestro cuerpo cuando conducimos y bebemos alcohol?”, (2013), disponible en: <https://www.achs.cl/portal/ACHS-Corporativo/newsletters/pymes-achs-al-dia/Paginas/Alcohol-y-conduccion-las-capacidades-que-se-pierden-al-beber.aspx> (último acceso 11-11-2021).

supone una violación a las obligaciones y cuidados que los sujetos viales que, en este caso, el conductor debe tener.

En el caso de un accidente de tránsito la imprudencia grave de su actuar provocó que existan heridos o muertos violentando también sus derechos. Como consecuencia de esto, se ve quebrantado el principio de confianza. Tal como lo menciona Luis Cáceres Ruiz, la persona herida o muerta actuaba con la finalidad de respetar este principio y con la creencia de que iba a recibirlo de vuelta.

5.6. Fugas

En los últimos años, en el Ecuador ha crecido el número de conductores que se dan a la fuga después de un accidente de tránsito. La razón de esto recae en que prefieren alejarse del lugar de los hechos y desaparecer durante un tiempo a ser aprehendidos o detenidos. Desde el 2016 en adelante, esto empezó a representar un problema pues son casi 26 los conductores que se fugan a diario luego de verse involucrados en un accidente⁴⁰. Es notorio el vínculo que existe entre la fuga y la aprehensión del conductor cuando hay heridos o muertos.

El momento que interviene la justicia en estos sucesos, muchos de los casos quedan en la impunidad debido a que no se conoce, o no se puede contar con la parte procesal referente. Esto provoca, en la mayoría de los casos, el descontento y la disconformidad con el sistema judicial del país. En realidad, es algo que va mucho más allá de eso. Es importante aquí recordar que el miedo puede llegar a ser determinante en la actuación de la persona, incluso si esta no tiene responsabilidad alguna en un delito.

Lo que se quiere decir con esto es que existen casos en que la persona que actuó con la debida diligencia se ve involucrada en un accidente de tránsito provocado por otra persona que fue imprudente y quedó herida o falleció, sin embargo, la persona que actuó correctamente sabe que será aprehendida y el miedo a esto provoca que huya y por consiguiente que se generen todos los demás efectos jurídicos. La implementación de otras medidas alternas a cualquiera que involucre una restricción de movilidad, y que además violente la presunción de inocencia, sería idóneo para evitar que las personas se fuguen.

5.7. Corrupción

Lamentablemente, la mayoría de las situaciones e instituciones en Ecuador han normalizado la corrupción. En materia de tránsito, es más común de lo que se piensa. De hecho, se cree que es “la materia más corrupta del sistema judicial del país”⁴¹. Esto puede responder a varias particularidades como la falta de interés social y estatal, las “lagunas o vacíos normativos”⁴², la falta de formación profesional, entre otros.

Principalmente, aquí se tiene el pensamiento de que es mejor pagar cierta cantidad de dinero al Agente de Tránsito que llevar a cabo un proceso penal, responder por una sanción o pagar una multa. El Código Orgánico

⁴⁰ El Comercio, "26 Conductores Huyen Cada Día Después De Un Accidente De Tránsito En El País", (2016), disponible en: <https://www.elcomercio.com/actualidad/seguridad/conductores-huyen-accidentes-transito-ecuador.html> (último acceso: 11-11-2021)

⁴¹ David Rubio, entrevistado por María José Maldonado Nieto, 17 de noviembre de 2021, <https://drive.google.com/drive/folders/134bMW7njAscTWpN2r18Wd2GrM60qdwUv?usp=sharing>

⁴² Christian Masapanta, entrevistado por María José Maldonado Nieto.

Integral Penal sanciona al servidor público que recibe o acepta cualquier beneficio pecuniario a cambio de la realización de actividades ajenas a su competencia.

Además, la corrupción no se limita solamente a la persona que se beneficia del dinero, sino también a quien ofrece⁴³ por lo que este también es sancionado. Como sociedad, es claro que es un problema recurrente normalizado y aceptado pues, a pesar de que esté tipificado esta actividad como delito, sigue llevándose a cabo casi de manera diaria.

El intentar resolver por una vía alterna que no se encuentra regulada por la ley y que, por tanto, no faculta a ningún servidor público, en este caso a los Agentes de Tránsito a hacerlo, representa un grave y alarmante conflicto de interés público al verse involucrado el estado y la sociedad. Es precisamente esta última la que sufre de esto, además de que provoca una idea errónea de la labor que ejercen los agentes⁴⁴. De ese modo, se generaliza el concepto de que todos son corruptos.

El soborno al Agente de Tránsito tiene más lógica aún cuando la persona sabe que irá aprehendida. Al igual que la fuga, el miedo puede jugar un rol importante influyendo en la actuación de aquel que pretende sobornar. Pero más que eso, lo que se pretende es evitar a toda costa que se lleve a cabo el procedimiento de tránsito por medio de la entrega de dinero al agente quien, lamentablemente, en la mayoría de los casos lo acepta.

Es claro entonces que se perjudica al Estado, porque sus entes de control están cometiendo un delito y no ejercen sus obligaciones y también porque, nuevamente, muchos casos quedan impunes por un arreglo ilícito. Es indudable que la implementación de una medida alterna reduciría notablemente la corrupción generalizada que existe entre los Agentes de Tránsito y los infractores, pues no se tendría miedo y no se buscaría impedir que el conflicto sea resuelto respetando los derechos de las partes involucradas.

6. Recomendaciones

A lo largo de este trabajo se ha planteado la necesidad de implementar otras medidas que no impliquen una restricción a la libertad. Por tal razón, la medida idónea en los accidentes de tránsito en donde existen heridos o muertos es la presentación ante el juez dentro de las 24 horas, pero que no implique una vulneración a los derechos.

Al contrario, desarrollando más esta idea, el Agente de Tránsito entregaría al conductor que se ha visto involucrado en la situación una boleta de citación que indique el juzgado en donde deberá presentarse, obligatoriamente, respetando el límite de horas impuesto por ser un delito flagrante, es decir, no puede pasar de un día. De esta manera, no se viola la presunción de inocencia, ni el derecho a la libre movilidad de cada persona.

⁴³ El Comercio, "Agente De Tránsito, Captado En Video Al Llegar A Un 'Acuerdo' En Control En Quito", (2020), disponible en: <https://www.elcomercio.com/actualidad/quito/video-agente-amt-soborno-quito.html> (último acceso: 11-11-2021)

⁴⁴ Primicias, "Ecuador es uno de los países más propensos a tolerar la corrupción", (2020), disponible en: <https://www.primicias.ec/noticias/politica/ecuador-paises-mas-propensos-tolerar-corrupcion/> (último acceso 13-11-2021)

Tampoco tendrá miedo el conductor de ser detenido y se dará a la fuga, ni intentará llegar a un tipo de acuerdo por fuera de la ley con el Agente de Tránsito fomentando los sobornos.

Se recomienda limitar la aprehensión únicamente en los casos en donde el conductor se encuentre en estado de embriaguez porque ya se configura la violación al deber objetivo de cuidado que cada sujeto vial está obligado a tener y porque a través de la implementación de diferentes pruebas, esto se puede determinar rápidamente.

7. Conclusiones

Tras haber analizado la aprehensión como parte del proceso en los accidentes de tránsito, se ha identificado que sí existe una vulneración a los derechos. El proceso actual encuentra su fundamento en la primera tesis. Al contrario de esto, la vulneración se apoya en la segunda teoría expuesta previamente. El primer punto para justificar esto guarda relación con la utilización del derecho penal respetando su carácter de *ultima ratio*. Del mismo modo, se justifica también en que el deber objetivo de cuidado, aplicado en los usuarios de las vías, puede ser quebrantado por cualquier persona al momento de producirse un accidente.

Tanto el Código Orgánico Integral Penal como la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial establecen que la aprehensión procede después del delito flagrante. Esto, netamente, implica que la persona es descubierta o que existe una evidencia clara de que ha sido responsable de un delito, y será realizada por un Agente de Tránsito. No obstante, es indudable que la evidencia que se maneja en flagrancia es precisamente la presencia de estos heridos o muertos.

Es notorio que en este proceso no se establecen otros parámetros para evaluar la responsabilidad de la persona, incluso si existe una prueba clara de que no lo ha ejecutado. El conductor igual será aprehendido porque la otra persona se encuentra en una situación desfavorable mostrando una clara violación de los derechos de aquel que no sufrió ningún imprevisto más que el daño material.

La embriaguez es el único caso en donde se justifica la aprehensión del conductor debido a que es indiscutible que se violentó el deber de cuidado. La simple conducción bajo intoxicación ya es una transgresión al sistema. Asimismo, porque es verificable el estado en que se encuentra. La evidencia de la flagrancia se obtiene de esto y del accidente en sí, no solamente por la presencia de heridos o muertos.

En cuanto a la presunción de inocencia, es innegable que este derecho no es respetado en este proceder. Lógicamente, si se ve a una persona detenida, así sea por un tiempo mínimo, el pensamiento común que va a tener alguien externo a la situación es que es culpable o responsable de algo. Más aún si se da en el mismo lugar donde se dio el accidente de tránsito y si es que es transmitido a través de la prensa. Es indudable entonces que hay una transgresión de un derecho en donde nadie puede ser tratado como culpable y que se encuentra recogido en la Constitución del Ecuador así como en instrumentos internacionales.

Lo mismo se aplica en la libre movilidad de cada persona, pues la aprehensión supone una limitación a esta. Una restricción de este estilo debe seguir una orden judicial sustentada correctamente debido a que el derecho

penal es de mínima intervención y todas las medidas que impliquen una limitación a la libertad de la persona aún más. El ordenamiento ecuatoriano no toma en cuenta estos parámetros de aplicación y no respeta tampoco la finalidad del derecho penal y sus características. Solamente toma en cuenta a la aprehensión como el único mecanismo idóneo y no propone otras medidas que podrían emplearse.

Tras explorar estas vulneraciones, se identificó que el problema no se limita simplemente a eso. Al contrario, la aprehensión conlleva a la existencia de fugas. En el Ecuador, es común esto debido a que la persona prefiere huir y esconderse a ser restringida de su libertad así sea por un tiempo. Indudablemente, esto provoca la impunidad y representa un fallo en el sistema judicial ecuatoriano al vulnerar los derechos de todas las partes procesales. A su vez, la corrupción entre los Agentes de Tránsito y las personas involucradas ya es usual llegando a un acuerdo con el objetivo de no ser aprehendidos.

Se muestra entonces que la aprehensión es una medida implementada por el sistema ecuatoriano con el fin de proteger los derechos de aquel que se encuentra en indefensión tras un accidente de tránsito por encontrarse herido o muerto. Desafortunadamente, no cumple su rol al vulnerar los derechos del conductor que es retenido pues limita la responsabilidad solamente a este.

Al mismo tiempo, representa un problema jurídico que conlleva a la creación o continuación de otros provocando la impunidad de muchos procesos y la falta de confianza en el sistema judicial. No se respeta las características del derecho penal al ser la única medida propuesta para este proceso. Sin embargo, sí es la medida idónea, es decir, sí procede la aprehensión solamente cuando hay estado de embriaguez persiguiendo la posibilidad de verificación necesaria e inmediata de la intoxicación.

Entre las limitaciones para la realización de este trabajo, salta a la luz la falta de información referente al tema de tránsito. Esto responde a una falta de interés público que podría resultar sorprendente debido a la importancia que tiene en la vida cotidiana de cada ser humano. Además, hay una ausencia de análisis de la materia de tránsito y, por tanto, los artículos reguladores que describen el proceso, lo cual ha provocado que no se busque implementar un proceso idóneo cuando se dan estas situaciones.

Finalmente, tampoco existe un análisis doctrinario ni jurisprudencial de estos artículos. La información encontrada se limita a ciertos supuestos como la responsabilidad del conductor, del peatón, a los accidentes en sí, pero ninguna al proceso. Adicional a esto, la normalización de la corrupción influye también en la falta de interés público pues ya no se ve como algo fuera de lo común, sino como una de las primeras opciones a las que las personas optan por recurrir.