



**UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA**  
*La Universidad Católica de Loja*

**FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y  
POLÍTICAS  
CARRERA DE DERECHO**

**La reparación integral en los delitos culposos de tránsito  
con muerte en el Cantón Loja**

Trabajo de titulación previo a la obtención del título de:

**ABOGADO**

**Autor:** Medina Calva, Andy Paul

**Directora:** Jirón Encalada, María Augusta

LOJA

2024



*Esta versión digital, ha sido acreditada bajo la licencia Creative Commons 4.0, CC BY-NY-SA: Reconocimiento-No comercial-Compartir igual; la cual permite copiar, distribuir y comunicar públicamente la obra, mientras se reconozca la autoría original, no se utilice con fines comerciales y se permiten obras derivadas, siempre que mantenga la misma licencia al ser divulgada. <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/deed.es>*

2024

## Aprobación del director del Trabajo De Titulación

Loja, 16 diciembre de 2024

Magister.

Andrea Catalina Aguirre Bermeo

**Directora de la carrera de Derecho**

Ciudad.-

De mi consideración:

Me permito comunicar que, en calidad de director del presente Trabajo de Titulación denominado: La reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja, realizado por Medina Calva, Andy Paul, ha sido orientado y revisado durante su ejecución, así mismo ha sido verificado a través de la herramienta de similitud académica institucional, y cuenta con un porcentaje de coincidencia aceptable. En virtud de ello, y por considerar que el mismo cumple con todos los parámetros establecidos por la Universidad, doy mi aprobación a fin de continuar con el proceso académico correspondiente.

Particular que comunico para los fines pertinentes.

Atentamente,

María Augusta Jirón Encalada

C.I: 1103841282

Correo electrónico: majiron@utpl.edu.ec

### **Declaración de autoría y cesión de derecho.**

“Yo Andy Paul Medina Calva, declaro y acepto en forma expresa lo siguiente:

Ser autor del presente trabajo de titulación: La reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja, de la Titulación de Abogacía, siendo la Mgtr. María Augusta Jirón Encalada directora del presente trabajo; y, en tal virtud eximo expresamente a la Universidad Técnica Particular de Loja y a sus representantes legales de posibles reclamos o acciones legales. Además, ratifico que las ideas, conceptos, procedimientos y resultados vertidos en el presente trabajo investigativo, son de mi exclusiva responsabilidad.

Que mi obra, producto de mis actividades académicas y de investigación, forma parte del patrimonio de la Universidad Técnica Particular de Loja, de conformidad con el artículo 20, literal j), de la Ley Orgánica de Educación Superior; y, artículo 91 del Estatuto Orgánico de la Universidad Técnica Particular de Loja que en su parte pertinente textualmente dice: “Forman parte del patrimonio de la Universidad la propiedad intelectual de investigaciones, trabajos científicos o técnicos y tesis de grado o trabajos de la titulación que se realicen con el apoyo financiero, académico o institucional (operativo) de la Universidad”.

Autorizo a la Universidad Técnica Particular de Loja para que pueda hacer uso de mi obra con fines netamente académicos, ya sea de forma impresa, digital y/o electrónica o por cualquier medio conocido o por conocerse, sirviendo el presente instrumento como la fe de mi completo consentimiento; y, para que sea ingresada al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública, en cumplimiento del artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Autor: Andy Paul Medina Calva

C.I.: 1900817840

Correo electrónico: [apmedina10@utpl.edu.ec](mailto:apmedina10@utpl.edu.ec)

## **Dedicatoria**

El presente trabajo de investigación, va dedicado de manera especial a mis padres, a mis hermanos por todo el apoyo incondicional que me han brindado, que por medio de sus consejos me ha ayudado a afrontar los retos que se me han presentado a lo largo de mi vida.

A cada uno de mis tíos por compartir momentos significativos conmigo y por siempre estar dispuestos a escucharme y ayudarme en cualquier momento.

En general a todas las personas que me apoyaron en este camino hasta el final, en especial algunas amistades cercanas que me acompañaron en cada una de las situaciones que surgieron, ayudándome a encontrar la luz y demostrar de qué puedo ser capaz.

## **Agradecimiento**

Le doy gracias a mis padres y hermanos por permitirme llegar a este momento tan especial en mi vida.

A la Universidad Técnica Particular de Loja, en especial a los docentes de la Titulación de Derecho que me brindaron sabias enseñanzas y me motivaron para esforzarme cada día más, fortaleciendo mi crecimiento personal y profesional.

Agradecer de manera muy especial a mi directora de Tesis Mgtr. María Augusta Jirón Encalada por el apoyo, la paciencia y la generosidad en la entrega de sus conocimientos y por las observaciones y correcciones sin las que no habría sido posible alcanzar este objetivo.

## Índice de contenido

Carátula .....	I
Aprobación del director del Trabajo De Titulación.....	II
Declaración de autoría y cesión de derechos.....	III
Dedicatoria .....	V
Agradecimiento.....	VI
Tabla de contenido .....	VII
Resumen.....	1
Abstract .....	2
Introducción .....	3
1. Capítulo uno: Marco Teórico.....	5
1.1. La Reparación integral y los conflictos de tránsito .....	5
1.1.1. <i>Origen de la reparación integral</i> .....	5
1.1.2. <i>Reseña histórica de los conflictos de tránsito</i> .....	7
1.1.3. <i>Definiciones</i> .....	8
1.1.3.1. Reparación .....	8
1.1.3.2. Reparación integral.....	9
1.1.3.3. Delito.....	11
1.1.3.4. Delitos culposos de tránsito .....	12
1.1.4. <i>Formas de la reparación integral</i> .....	13
1.1.4.1. Reparación material .....	16
1.1.4.2. Reparación inmaterial.....	17
1.1.5. <i>Clasificación de diferentes accidentes de tránsito según su gravedad</i> .....	18
1.2. La reparación integral y los delitos culposos de tránsito en el marco jurídico ecuatoriano .....	19
1.2.1. <i>Constitución de la República del Ecuador 2008</i> .....	20
1.2.2. <i>La reparación integral y los delitos culposos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal</i> .....	21
1.2.2.1. La reparación integral en el COIP .....	21

1.2.2.2. Los delitos culposos de tránsito en el COIP .....	23
1.2.3. <i>Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial</i> .....	26
1.3. La reparación integral en el Derecho Internacional.....	28
1.3.1. <i>Derechos Humanos</i> .....	29
1.3.2. <i>Corte Interamericana de Derechos Humanos</i> .....	30
1.3.3. <i>Organización de Naciones Unidas (ONU)</i> .....	31
1.4. Análisis de los casos de la reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte .....	32
1.4.1. <i>Sentencia sobre reparación integral (Juicio N°: 17451-2009-0045)</i> .....	32
1.4.2. <i>Sentencia por muerte culposa por accidente de tránsito (Juicio N°. 01283-2015-0878)</i> .....	35
1.5. Derecho Comparado.....	38
1.5.1. <i>Colombia</i> .....	38
1.5.2. <i>México</i> .....	39
1.5.3. <i>Chile</i> .....	40
1.5.4. <i>Perú</i> .....	40
2. Capítulo dos: Materiales y Métodos .....	46
2.1. Determinación de métodos a utilizar .....	47
2.2. Técnicas de investigación.....	47
3. Capítulo tres: Análisis y discusión de resultados .....	48
3.1. Análisis de la información.....	48
3.2. Análisis y representación de los resultados.....	48
3.3. Discusión de resultados.....	61
Conclusiones .....	63
Recomendaciones .....	64
Referencias .....	65
Apéndice.....	68

### Índice de Tablas

<b>Tabla 1</b> .....	13
<b>Tabla 2</b> .....	41
<b>Tabla 3</b> .....	48

### Índice de Gráficas

<b>Figura 1</b> .....	49
<b>Figura 2</b> .....	50
<b>Figura 3</b> .....	52
<b>Figura4</b> .....	54
<b>Figura 5</b> .....	55
<b>Figura 6</b> .....	56
<b>Figura 7</b> .....	58
<b>Figura 8</b> .....	59
<b>Figura 9</b> .....	60

## Resumen

La presente investigación realiza un análisis conceptual de la reparación integral hacia las víctimas de delitos culposos de tránsito con resultado de muerte en el Cantón Loja, con el objetivo de estudiar y demostrar que en la legislación ecuatoriana los recursos que se emplean no aseguran una reparación integral hacia la víctima y que conjuntamente no se ampara el derecho de protección, por ello no asegura el cumplimiento de la misma. La metodología empleada fue el método cualitativo, cuantitativo, población y muestra, empírico y analítico, que proyectaron datos muy relevantes al trabajo investigativo. Por medio de las encuestas se pudo observar la realidad de la reparación integral de las víctimas de delitos penales de tránsito, misma que se determinó que no solo existe daños cuantificables sino morales de la persona, de igual manera, se pudo evidenciar la falta de recursos por parte de fiscalía y el déficit de fiscales para hacer cumplir con total plenitud la reparación de las víctimas después de una infracción causada por accidentes de tránsito.

*Palabras claves:* delitos culposos, Ecuador, muerte, reparación integral, tránsito.

### **Abstract**

This research makes a conceptual analysis of the integral reparation to the victims of traffic offenses resulting in death in Loja Canton, with the objective of studying and demonstrating that in Ecuadorian legislation the resources used do not ensure an integral reparation to the victim and that jointly the right of protection is not protected, therefore it does not ensure compliance with the same. The methodology used was qualitative, quantitative, population and sample, empirical and analytical, which projected very relevant data to the research work. Through the surveys it was possible to observe the reality of the integral reparation of the victims of criminal traffic offenses, which determined that there are not only quantifiable damages but also moral damages of the person, in the same way, it was possible to evidence the lack of resources on the part of the prosecutor's office and the deficit of prosecutors to fully comply with the reparation of the victims after an infraction caused by traffic accidents.

*Key words:* negligent crimes, Ecuador, death, integral reparation, traffic.

## Introducción

El sistema penal ecuatoriano en materia de tránsito a partir del 2014 tomó un gran giro en cuanto a la concepción de las penas de los delitos de tipo culposo, esto se da por el aumento de las muertes por accidentes de tránsito, y a consecuencia de ello el legislador reforma el Código Penal enfocándose en aumentar las penas (agravándolas) en el Código Orgánico Integral Penal (COIP) que entró en vigencia en el mismo año. Los delitos de tránsito son de naturaleza culposa, por tanto, no existe el dolo por parte de quien conduce el vehículo cuando se genera dicho acontecimiento, pero si se evidencia un incumplimiento al deber del cuidado por parte del conductor del automotor.

Para determinar la culpabilidad en los delitos es necesario que los operadores de justicia hagan un análisis correcto de los hechos de cada caso en concreto, para determinar si el autor del presunto delito respetó o no las normas de tránsito aceptadas.

Una norma legal subordinada a la Constitución de la República del Ecuador debe garantizar los derechos fundamentales que se establecen dentro de la misma, esencialmente su deber es lograr una aplicación objetiva y serena de la ley, por tanto, la reparación integral se encuentra tipificada en los artículos 77 y 78 del COIP constituye un deber fundamental del Estado ecuatoriano el proporcionar los mecanismos necesarios para quienes sean sujetos procesales y tengan la protección necesaria, con el fin de poder acceder con eficacia a la verdad de los hechos, sin embargo, aun estando normado en derecho, su cumplimiento no ha sido efectivizado ya que los derechos de las víctimas han sido vulnerados por numerosos factores.

Para efectuar con el objetivo general es preciso analizar la parte judicial de la reparación integral de las víctimas en delitos penales culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja. Por medio del objetivo general se desprenden los siguientes objetivos específicos como: Estudiar la reparación integral que se les da a las víctimas en delitos de tránsito. Identificar si en los delitos culposos de tránsito con resultado de muerte existe la reparación. Observar si la aplicación de la reparación integral a la víctima es correcta por

parte de los jueces cuando se trata de delitos culposos de tránsito, ya que el problema radica cuando las Juezas y Jueces de Garantías Penales aplican procedimientos alternativos a la solución de conflictos, dejando sin reparación integral a las personas que han sufrido daños como resultado de los delitos de tránsito culposos con muerte.

Frente a esta problemática, se propone en la presente investigación, analizar si se realiza el cumplimiento de la reparación integral a las víctimas en los delitos culposos de tránsito con resultado de muerte, así mismo, examinar si la aplicación de la reparación integral que hacen los operadores de justicia es la adecuada.

El estudio se encaminó en tres capítulos del presente trabajo investigativo. El primer capítulo enfocado en un análisis conceptual de los antecedentes de la reparación y los delitos culposos de tránsito, su origen y evolución destacan aspectos muy significativos al campo del derecho. Se menciona la reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte en el marco jurídico, tanto en el derecho ecuatoriano como el derecho internacional. Se señala derecho comparado en relación a la reparación integral y los delitos de tránsito en diferentes países.

El segundo capítulo, se explica la metodología, permite comprender como fue recolectada y procesada la información, describe la modalidad y el tipo de investigación. Se destaca el método de población y muestra cuyos resultados contribuyen al campo de estudio sobre la reparación integral de las víctimas. En el capítulo tres, se realiza un análisis sobre los resultados obtenidos, por medio de la técnica de investigación (encuesta) dan un panorama actual sobre la reparación integral de la víctima en relación a la incidencia de muertes culposas en accidentes de tránsito, siendo un eje imperativo partir del contexto en que se encausa la obligación del Estado de garantizar derechos y de reestablecerlos a su situación original si estos han sido vulnerados.

## 1. Capítulo uno: Marco Teórico

### 1.1. La Reparación integral y los conflictos de tránsito

#### 1.1.1. Origen de la reparación integral

Antiguamente las acciones criminales se castigaban mediante *venganza privada*, la víctima o sus familiares intervenían de jueces, aplicaban la justicia por su propia mano con indulgencia o aplicando un castigo desmedido, es decir que la víctima buscaba que se le repare el daño causado. Posterior a ello, en el Código de Hammurabi se estableció la Ley de Talión, que proviene del latín "*lex talionis*" que significa "ley de la venganza", es un principio de justicia retributiva expresada en la frase conocida como "ojo por ojo y diente por diente" se refiere que el castigo debe ser equivalente al delito cometido, esta ley en un principio consistía en causar daño de manera severa a la persona que infringía el daño (Junco, 2016).

Por consiguiente, en la Ley de las XII Tablas se hizo un tránsito de la *compensación facultativa o voluntaria* a la *composición obligatoria*. La *composición voluntaria*: es cuando el sujeto elige reparar ya sea devolviendo el mal sufrido o por pago pecuniario. La *composición obligatoria*: es la pena pagada de forma forzada ya sea real o personal. Seguidamente, el libro del Éxodo (derecho hebreo) contiene leyes que muestran cómo se reparaban los daños para la época, de acuerdo con los casos más comunes en los que se causaban perjuicios, que conllevaron a indemnizar a la persona afectada. En la edad media, la monarquía asume la función de administrar justicia, aplicando las sanciones, con el objetivo de que el pueblo confié en el ordenamiento que realizaba el Estado (Márquez y Gómez, 2017).

Posteriormente, el impacto de la Segunda Guerra Mundial fue el principal propulsor de la evolución de la *reparación*, cuando los tribunales de Nüremberg y Tokio comienzan a desarrollarla, justamente para juzgar los crímenes post-guerra, permitiendo atender las necesidades de las víctimas, pues a partir de ese momento crucial se experimenta un cambio en la dinámica jurídica patrimonial que vuelca sus esfuerzos de protección hacia los derechos humanos y concibe la necesidad de integralidad de las acciones restaurativas. Aquel hito histórico trascendió a todos los ámbitos de la humanidad, como la economía, la política y el

derecho. Por esta razón, que la reparación avanza en dirección positiva para configurar su alcance y sentido de profundidad en busca de una justicia restaurativa, estableciéndose normas para la guerra, conocidas actualmente como el Derecho Internacional Humanitario para proteger a las víctimas resultantes del conflicto, estableciéndose así normas y principios, un ejemplo de ello es el Convenio de Ginebra y el Convenio del Haya, estas normas limitan a los estados a incurrir en la fuerza que se contravenga para los civiles o víctimas (Campoverde, 2015).

Con el paso de los años, la reparación toma un nuevo enfoque, manteniéndose como una herramienta primordial en el Derecho Internacional Humanitario para combatir la impunidad de los graves delitos, sin embargo, las acciones de los Estados no son suficientes en cuanto a la reparación integral, por ende, la dificultad de reclamar la reparación se debilita por la inexistencia de órganos coercitivos que responsabilizan a los Estados (Grieco, 2017).

De todo lo expuesto, se observa que el Código Hammurabi estableció la Ley del Talión y dotó las primeras expresiones de reparación donde los delitos menos graves se regían por esta ley, constituyéndose un límite a la indemnización, además se contempló la posibilidad de compensar en dinero los daños atentados contra la persona, pues tradicionalmente el daño a la persona se consideraba irreparable.

Sus inicios, pasan por la compensación de los daños diferentes a la persona, donde los delitos públicos era de interés de la ciudad y exclusivo del Estado, mientras que el castigo de los delitos privados era buscado por las víctimas en su propio provecho y, en consecuencia, el perjudicado tenía una acción privada para obtener su reparación, por dicha razón, la obligación de resarcimiento que surgía del delito se extinguía con la muerte del ofensor, debido a que la misma no tenía función compensatoria.

Para los siguientes años, la figura de la reparación integral fue el producto de la lucha de los organismos internacionales en contra de la vulneración y violación a los derechos humanos, que poco a poco se han ido configurando en el mapa político mundial como hoy se

la conoce como Derecho Internacional Humanitario, mismo que aborda un conjunto normativo que establece principios, normas y asistencia a la víctimas, como mecanismos de reparar los daños sufridos.

### **1.1.2. Reseña histórica de los conflictos de tránsito**

La evolución tecnológica del automóvil se destacó a partir del siglo XX, Henry Ford fue uno de los personajes que sobresalió en la industria de los automotores, la idea de crear vehículos más rápidos y seguros hizo que aumentara la producción automovilística y con ello se extendiera el número de vehículos que circulaban por las calles, por lo que los accidentes de tráfico empezaron a convertirse en un grave problema, ocasionando un vacío legal sobre los hechos que suscitaban al momento de que existiera un conflicto de tránsito, en base a ello se crearon las leyes de tránsito con la finalidad de regular la acción del hombre sobre la máquina y que se hiciera responsable por los daños que ocasionare por motivo del accidente (AUTOSCOOUT24, 2018).

Pues bien, los conflictos de tránsito son de naturaleza accidentales ya sea por descuido o imprudencia del conductor al manejar, en su mayoría resultan daños materiales, sin embargo existen ocasiones en que los conflictos de tránsito producen lesiones o incluso la muerte de una persona, es aquí cuando el derecho penal entra en labor, estableciendo un tipo específico para estos delitos (Loaiza, 2017).

En Ecuador la primera ley de tránsito fue el 18 de octubre de 1963 encargada de regular las infracciones de tránsito, que contemplan los delitos y contravenciones. En la actualidad se encuentra vigente el Código Orgánico Integral Penal, el cual agrupa toda la normativa penal en un solo cuerpo, incluye la normativa "*tránsito/penal*", este cuerpo normativo permite visualizar la regulación de los delitos de tránsito, especialmente en las penas que son aún más estrictas en materia de conductores en estado étílico y muerte culposa (Rosero, 2014).

Por tanto, los conflictos de tránsito se entienden como aquellas situaciones involuntarias que interrumpen la normalidad de un viaje, pueden ocasionar riesgos mayores como lesiones y/o daños, se da en escenarios espacio-temporales que implican una situación de “accidente de tránsito” cuyo resultado es el contacto violento entre vehículos circulando por la vía o por condiciones ambientales adversas.

En cuanto a la realidad histórica de Ecuador, el tema de vialidad de tránsito no sobresalía y las penas no eran tan destacadas en los códigos penales anteriores a la ley de tránsito de 1963, con la vigencia del COIP en el año 2014 y las últimas reformas que se han dado en el 2021 han hecho un cuerpo normativo más completo y sancionatorio para los delitos de tránsito.

### **1.1.3. Definiciones**

Los conceptos que a continuación se desarrollará coinciden acertadamente con la etimología de la reparación integral y de los delitos culposos de tránsito. Se inicia con el significado de reparación y se finaliza con la percepción que han captado diferentes autores sobre los delitos culposos de tránsito con muerte.

**1.1.3.1. Reparación.** *La reparación es la primera función de la responsabilidad, significa estar obligado a resarcir el daño, proviene del latín reparare, cuyo significado es restaurar, preparar de nuevo, compuesto por el prefijo -re, que significa de nuevo y hacia atrás, y por el verbo -parare, que significa equiparar, procurar y preparar, por ello es claro que se trate de la restitución del estado o condición inicial de una situación u objeto (Márquez, 2017).*

El diccionario de la Real Academia Española define a la reparación como:

Arreglar algo que está roto o estropeado. Enmendar, corregir o remediar. Desagraviar, satisfacer al ofendido. Oponer una defensa contra el golpe, para librarse de él. Remediar o precaver un daño o perjuicio. Restablecer las fuerzas, dar aliento o vigor. Atender, considerar o reflexionar (RAE, 2021).

Fernández (2011) la reparación se refiere a un conjunto de medidas orientadas a restituir los derechos y mejorar la situación de las víctimas, así como promover reformas políticas que impidan la repetición de las violaciones, sobre todo restablecer el buen estado de una cosa que ha sufrido deterioros, daños o parcial destrucción.

Ahora bien, los términos reparar e indemnizar, no son sinónimos, *indemnizar* es compensar un daño, perjuicio o agravios, mientras que *reparar* como se ha podido presenciar, es componer o enmendar el daño que ha sufrido una cosa, así como evitar o remediar el acercamiento de un perjuicio, en el sentido de reponer las cosas al estado anterior y adoptar las medidas necesarias para situar al demandante en las mismas condiciones en que estaba antes del suceso dañoso (Gómez, 2017).

Por consiguiente, se puede englobar en un concepto general a la *reparación* como aquella en volver las cosas al estado anterior, de un lado, para quien sufre un daño y le debe ser reparado, y de otro, para quien tiene el deber de reparar, es decir, ubicar al perjudicado en la situación anterior o más próxima, previa al acaecimiento del daño, así mismo, se concreta en el deber de resarcir impuesto al responsable de un daño causado contra derecho, el cual se encamina a la reintegración del interés lesionado.

**1.1.3.2. Reparación integral.** *La reparación integral consiste en una aspiración de máxima que indica que debe repararse todo el daño jurídicamente resarcible, tiene como finalidad alcanzar la más perfecta equivalencia entre el daño padecido y su reparación, es decir tan exacto como sea posible, del equilibrio destruido por el daño al ubicar a la víctima en una situación equivalente a la que se encontraba si el daño no hubiese ocurrido (Márquez, 2017).*

La Revista Internacional de Derechos Humanos (2011), menciona que la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha puesto énfasis en señalar la definición coherente de reparación integral con base legal en la materia, misma que cuando se trate de una violación en contra de la Convención Americana de Derechos Humanos, la Corte realizará lo necesario para que se garantice una correcta aplicación del derecho lesionado a la víctima,

y de ser procedente el respectivo pago para que se enmienden las consecuencias de aquellas vulneraciones (Art. 63.1).

El objetivo de la reparación integral es subsanar en la medida que sea posible, poner al demandante en la situación que se encontraba en un principio, sino hubiese ocurrido el perjuicio ocasionado por el demandado, en otras palabras ayudar a la víctima a mejorar la situación y enfrentar las consecuencias del daño originado.

Las medidas que se presentan en la reparación integral se enfocan sobre todo en desaparecer los efectos de las violaciones que se tengan, por lo que la retribución va depender mucho de la naturaleza del daño que se haya generado, ya sea este material o inmaterial pero que tienen la intención de enmendar a la víctima. Aquellos sujetos que han faltado al cumplimiento de la norma y lesionado un bien jurídico de cualquier ser humano serán sancionados por la misma ley penal que tenga cada Estado.

En el derecho comparado y en la doctrina existen controversias en relación con la generalidad y la vigencia del principio de *reparación integral*, ya que tiene varias excepciones a su aplicación, tales como que solo opera frente a los daños patrimoniales, a los límites legales y convencionales en relación con el monto de las indemnizaciones o las tarifas y, la posibilidad de que la víctima obtenga diversas indemnizaciones provenientes de distintas fuentes. En lo referente al patrimonio es disponer del mismo con el fin de satisfacer el daño ocasionado, de cierta forma obligando al responsable actuar y reparar en la medida de lo posible haciéndolo reestablecer a la situación anterior del hecho cometido (Grieco, 2017).

Es necesario aclarar que los términos mencionados para referirse a la reparación integral no siempre coinciden, la misma debe ser entendida como un principio de aspiración, pues si bien es cierto, se debe indemnizar todo el daño causado y nada más que ese daño, pero desde un punto de índole internacional, se procura una solución de forma directa o simbólica. De ahí la importancia y la obligación que deben tener todos los Estados en hacer

respetar los derechos humanos, enfocándose en la normativa que ampara a todo individuo cuando se violente o atenten contra la vida o se genere lesiones a su ser.

**1.1.3.3. Delito.** Peña y Almanza (2010) manifiesta que la concepción de delito en el derecho penal giraba alrededor del resultado que se producía y de la causalidad de su propia naturaleza. El delito se concibe como ente jurídico que debe ser examinado ya que infringe la paz, al derecho y a la propia ley. Un hecho penal de acción típica, antijurídica y culpable combinada con una sanción penal, siendo la punibilidad uno de los elementos del delito que llena las condiciones legales.

Bajo el concepto de delito presenta requisitos como *Acción*: es la tipicidad considerada en fundamento real y válido, descrito objetivamente en la ley. *Antijuricidad*: acto voluntario típico y contradictorio de realizarse el tipo de norma prohibitiva en el ordenamiento jurídico penal, es decir que la misma es contraria al derecho. *Culposa o dolosa*: la conducta de un resultado con conciencia del hecho ilícito mediante negligencia, por medio de la culpabilidad resulta una penalidad.

El delito es una conducta humana que se opone a lo que la ley manda o prohíbe bajo la amenaza de una pena, por lo que es la ley la que establece que hechos son delitos, es la ley que nomina que hecho va ser considerado como delito, es la ley la que designa y fija caracteres delictuales a un hecho, si en algún momento esta ley es abrogada el delito desaparece (Loaiza, 2017).

Sambache (2019) menciona que el delito es la acción u omisión ilícita y culpable expresamente descrita por la ley bajo la amenaza de una pena o sanción, así mismo es antijurídico, por hallarse en contradicción con el derecho y no concurrir a su realización, alguna causa de justificación, tales como la legítima defensa o el estado de necesidad.

Por tanto, se considera al delito como aquel comportamiento del humano especificado por la ley contrario al derecho, siendo un acto culpable y que la ley sanciona por medio de una pena, es preciso mencionar que los delitos son actos legalmente punibles, típico,

antijurídico y culpable, los mismo se encuentran sancionados por las leyes penales, por lo que en materia de tránsito, los delitos son conductas punibles que pueden llevarse a cabo mediante una acción u omisión y que quebrantan el derecho e infringe la normativa legal de tránsito vigente.

**1.1.3.4. Delitos culposos de tránsito.** El acto doloso al igual que el culposo individualiza una conducta, por lo que la conducta no se concibe sin voluntad y sin finalidad, pero si se viola el deber de cuidado.

Se actúa con culpa cuando la persona infringe el deber objetivo de cuidado, que en ese momento le correspondía estar alerta, causando un resultado severamente dañoso. La conducta se convierte en punible cuando está tipificada como una infracción penal (Código Orgánico Integral Penal, 2021, Art. 27).

La culpa puede darse de las maneras siguientes: La *impericia*, significa que para su desarrollo se necesita el conocimiento de técnicas avanzadas, la falta total de la misma repercute para el desempeño del profesional. *Imprudencia*: pudiéndose evitar un riesgo se enfrenta de forma innecesaria, una acción o dicho imprudente sin tener en cuenta los riesgos que conlleva la misma. *Negligencia*: la falta de descuido o de atención induce al incumplimiento de la acción provocado una especie de daño. *Inobservancia de leyes, reglamentos o resoluciones*: esta forma involucra dos situaciones, la primera trata que, conociendo la norma se la vulnere la misma por imprudencia y segundo, no tener el conocimiento sobre los reglamentos generando negligencia por desconocer (Velepucha, 2018).

Es importante señalar que un accidente es un acontecimiento fortuito, que se produce en circunstancias no deseadas, donde no existe la intención de causar daño y que los factores externos e imprevistos que contribuye la negligencia e irresponsabilidad de un conductor. Además factores que atribuyen a que se produzca un accidente de tránsito, puede ser también el mal estado del clima, fallos mecánicos, mal estado de las carreteras o incluso el cruce de animales por la vía (Quinchuela, 2017).

Entonces el concepto de delito culposo en materia de tránsito representa a los accidentes como aquellos hechos eventuales e imprevistos, donde se produce varios daños físicos del automotor, así mismo lesiones de las personas involucradas e inclusive la muerte de un ser humano.

Por ende, se debe considerar que los accidentes de tránsito son los que ocurren en la vía de manera súbita e inesperada, ajenos a factores humanos que producen daños a una persona o bien material, en un determinado trayecto, y que precisamente por tratarse de un accidente predomina la culpa, teniendo en cuenta la falta de coincidencia entre la finalidad del quien iba manejando y el resultado ocasionado. El fundamento del reproche penal se basa en que el hecho fue consecuencia de una infracción al deber objetivo de cuidado por parte del conductor.

#### **1.1.4. Formas de la reparación integral**

La reparación integral asume varias formas de protección a las víctimas, por medio de las cuales se debe garantizar los derechos de las personas, buscando generar una apropiada legislación y administración de la reparación.

Por medio de la tabla 1 se detallan algunas formas de reparación integral. Luego para complementar a ello se menciona otras modalidades de reparación integral muy enriquecedoras que más sobresalen en el derecho. Finalmente se detalla a profundidad la reparación material e inmaterial. Las diferentes formas que se presta atención, se aplican dependiendo de la gravedad del daño causado a la víctima.

**Tabla 1**

#### *Algunas Formas de Reparación Integral*

<b>Denominación</b>	<b>Definición</b>	<b>Objetivo</b>	<b>Características</b>
---------------------	-------------------	-----------------	------------------------

<b>Reparación Individual</b>	Las reparaciones individuales son cuando una persona acude ante un juez, y ese juez condena al responsable de un crimen y obliga a indemnizar a la víctima. A	La compensación económica individual de un bien que es objeto de interés. D	Indemnización de modo inmediato e individual.
<b>Reparación Colectiva</b>	La reparación colectiva es la que se produce como consecuencia de hechos masivos y sistemáticos de violaciones de derechos humanos dirigidos a grupos de personas afectadas. B	Son los elementos que definen el contenido material de la reparación como indemnización, restitución, rehabilitación, satisfacción y garantías de no repetición. E	Justicia transicional, proceso político e integralidad.
<b>Reparación Simbólica</b>	Toda prestación realizada a favor de las víctimas o de la comunidad en general que tienda a asegurar la preservación de la memoria histórica, la no repetición de los hechos victimizantes, la aceptación pública de los hechos, el perdón público y el restablecimiento de la dignidad de las víctimas. C	Hace referencia a una acción que tiene como objeto compensar a quien ha sufrido daño, por medio de actos que por su naturaleza no son posibles de cuantificar. F	Es de carácter no pecuniario ni indemnizatorio que buscan subvertir las lógicas de olvido e individualidad en las que suelen caer las sociedades.

**Nota.** A Guato (2014). B Campoverde (2015). C Ortega y Sayas (2018). D Patiño (2010). E Calderón (2013). F García (2014). Elaborado: Medina, A (2021).

En la tabla se muestra la *reparación individual* como aquella compensación que sea evaluable económicamente dirigida a una sola persona, por todo el perjuicio que resultó a consecuencia de la infracción penal. La *reparación colectiva* se orienta a la reconstrucción psicosocial de las poblaciones afectadas por la violencia, es decir consiste en una reparación a gran escala donde se prevé de manera especial para las comunidades afectadas por la ocurrencia de hechos de violencia sistemática y violaciones de derechos humanos. Por último la *reparación simbólica* es representada por medio de disculpas públicas u homenaje a la persona afectada, al igual que la reparación hacia la colectividad en la cual se haya infringido alguna irresponsabilidad por parte del infractor.

Aunando a esta situación Castro (2020) menciona otras modalidades de reparación integral, seguidamente se las puede visualizar a cada una de ellas:

*Restitución*

La restitución tiene por objeto restablecer la situación en que se hallaba la víctima antes de las violaciones de los derechos humanos, se puede materializar cuando físicamente sea posible, caso contrario se buscarán alternativas de reparación, pero no podrá permitirse que el daño quede sin ser reparado.

### *Rehabilitación*

La rehabilitación es un factor importante de reparación, por medio de ella la víctima puede asistir a tratamientos psicológicos y médicos que le ayudara a resarcir un poco el daño ocasionado a la misma. La finalidad de la rehabilitación es ubicar a la víctima en la misma posición que tenía antes, o al menos la más próxima para que pueda llevar una vida normal.

### *Satisfacción y no repetición*

Son aquellas medidas de satisfacción orientadas a dirigir acciones como desagraviar, en forma efectiva a las víctimas y de que no se vuelva repetir el suceso vulnerado.

En resumen, estas modalidades de reparación integral se aplican dependiendo del caso en que se encuentre la víctima. La *restitución* como su palabra denota restablece una parte que le fue arrebatado a la persona afectada, por ejemplo el disfrute de su derecho a la libertad, en caso de haber retenido al individuo en contra de su voluntad o por equivocación. La *rehabilitación*, ayuda que las víctimas puedan llevar una vida moderada. La *satisfacción y no repetición*, tiene por finalidad evitar que se produzca reiteradamente el daño ocasionado.

**1.1.4.1. Reparación material.** Continuando con las formas de reparación integral, se destaca la reparación material comprende todos los actos relacionados con la indemnización. La indemnización por daños materiales, se enfoca en la compensación económica, por medio de una cuantía se intenta reparar a la víctima del perjuicio sufrido, busca compensar las consecuencias patrimoniales del daño causado que han sido reconocidas durante el proceso. Al hablar de indemnización en esta forma de reparación nos hace entender que toma en cuenta los perjuicios materiales sufridos, que a su vez comprenden tanto el daño emergente como el lucro cesante. Por consiguiente, los beneficiarios de la indemnización por concepto de daño material, no sólo se toma en cuenta a quienes tienen vínculos familiares con la víctima, sino que también toma en cuenta a todas aquellas personas que hayan establecido un vínculo afectivo importante con la víctima y que se les haya ocasionado sufrimiento como consecuencia de los hechos (Guato, 2014).

El autor da comprender que la indemnización, es la reparación por los daños ocasionados. Las indemnizaciones de perjuicios comprenden los daños patrimoniales y el daño no patrimonial o moral. Los daños patrimoniales son aquellos cuando hay una pérdida económica, se dividen en daño emergente y lucro cesante. El daño emergente es cuando afecta la disminución del patrimonio, es decir, en un accidente de tránsito los daños materiales afectados recaen en el vehículo. En cambio, el daño lucro cesante es cuando se deja de percibir a consecuencia del daño producido, un ejemplo de ello son los conductores profesionales que manejan un vehículo taxi y se produce un accidente de tránsito, el dueño del taxi deja de percibir un monto de dinero ya que el vehículo no se encuentra en la posición de trabajar a consecuencia del incidente de tránsito.

A pesar de la materialidad puede permitir que los operadores de justicia determinen el valor a establecer como reparación, cabe indicar que en Ecuador no existen parámetros claros sobre los cuales se pueda señalar categorías o montos acorde a los casos, esto no quiere decir que se desconozcan las particularidades de las víctimas, sus necesidades y pedidos, lo cual no está en discusión, empero es importante que existan directrices que

disminuyan y eliminen las arbitrariedades realizadas por los operadores de justicia, sobre todo si se refiere a daños inmateriales.

**1.1.4.2. Reparación inmaterial.** Benavides (2019) indica que la reparación inmaterial tiene relación con el daño moral ocasionado a la víctima como consecuencia de la comisión de la infracción, un ejemplo de ello es conocer la verdad del hecho, pedir disculpas públicas, publicar dichas disculpas en medios de comunicación social o cualquier otra medida que tenga como finalidad reparar el daño moral ocasionado a la víctima, este deberá ser pensado en atención a los diferentes mecanismos de reparación escritos en la norma u otras que considere pertinentes además, a la voluntad de la víctima o sus familiares si fuere el caso.

Ahora bien para comprender de mejor manera hay un *daño moral subjetivo*, también llamado *afección* es casi de imposible cuantificación para su reparación. El *daño moral objetivado* consiste en el menoscabo de la persona en su consideración social, es decir es el perjuicio material derivado del daño a un bien extra patrimonial (Salome y Pazos, 2017).

Da comprender que la *indemnización por daño moral*, es difícil repararlo ya que las aflicciones y los sufrimientos ocurren de manera directa tanto para la víctima o el de sus familiares, un ejemplo a colación es el caso de Damiao Ximenes Lopes vs. Brasil. La víctima tenía discapacidad mental, los hechos se suscitan cuando es aceptado en un hospital privado de salud (Casa de Reposo Guararapes) al entrar a la institución no presenta signos de agresividad, pero dos días después de su ingreso, muestra crisis de cólera e irritación. Desorientado y confundido la víctima se resguarda en un baño y decide no salir de ahí. Ante la negatividad de sus actos, los auxiliares de enfermería deciden sacarlo por la fuerza.

En los siguientes días la víctima vuelve a tener capítulos de agresividad, en ese momento el personal de la institución lo agreden desmesuradamente, llegan al punto de atarlo las manos hacia atrás y pese a la condición que presentaba, lo siguen lesionando hasta dejarlo inconsciente. El maltrato fue tan severo que terminó con la muerte de Damiao. El médico manifestó que murió por causas naturales. Los familiares presentaron demandas judiciales ante la indignación del suceso, pero solo lograron sancionar a los responsables que habían acabado

con la muerte de su ser querido. La situación desgarradora no pudo llevarse a más, ya que no se realizó investigaciones profundas sobre el suceso.

#### **1.1.5. Clasificación de diferentes accidentes de tránsito según su gravedad**

Existe varios tipos de accidentes de tránsito, pero para el presente trabajo investigativo destacare los más importantes que considero teniendo en cuenta la gravedad de los mismos, como: Los accidentes de “*solo daños*”, esto es cuando se produce únicamente perjuicios de origen material, donde no hay víctimas, heridos o muertos. Un accidente tránsito “*con heridos*” se produce lesiones y daños materiales, por lo general cuando existe heridos se debe brindar asistencia médica a las víctimas y los vehículos son inmovilizados. Y finalmente, accidentes “*con muertos*” se presenta una combinación de daños materiales, heridos y muertos, este es el accidente que nadie quisiera tener, por lo que es recomendable solicitar asistencia de abogado al sitio para que brinde la asesoría necesaria (García, 2018).

Para un mayor entendimiento los puntos siguientes dan una concepción sobre los tipos de accidentes de tránsito que más sobresalen:

- **Choque:** es el impacto de un vehículo en movimiento contra uno o varios automóviles, estén o no en movimiento o a su vez contra un objeto fijo.
- **Incendio:** se produce como consecuencia de intervenciones mecánicas mal efectuadas, fallas eléctricas o mecánicas o similares, dando lugar a una conflagración o al incendio del vehículo, sin que ello sea consecuencia de un accidente previo.
- **Volcamiento:** es el accidente en el cual las llantas de un vehículo dejan de estar en contacto con la superficie del suelo por causas ajenas a la voluntad del conductor, en algunos casos los volcamientos son producto de la maniobra que realizan los conductores antes de iniciar una frenada.
- **Atropellamiento:** es el accidente donde un peatón es inicialmente impactado por un vehículo, esta clase de accidente es una de las más presentadas dentro del área urbana y la que registra el mayor índice de mortalidad con respecto a las otras clases de accidentes.

- **Caída de ocupante:** esta se presenta cuando el ocupante pierde el equilibrio, es decir ya sea en el momento de subir o bajar del vehículo en movimiento precipitándose hacia la vía, sin que ello sea generado por un choque o volcamiento.

Los diferentes tipos de accidentes de tránsito se pueden realizar por diversas causas, ya sean por no tener el vehículo en óptimas condiciones y aun así manejar el automotor en las vías (negligencia), por ir en alta velocidad dando como resultado el arrollamiento de una persona o simplemente por evitar un obstáculo que se encuentra en el camino, dando un giro brusco donde el conductor pierde el equilibrio del vehículo.

En las aristas que componen los accidentes de tránsito tienden a clasificarse en *conflictos potenciales y leves*. Los *potenciales* significan que el accidente se concrete si no se realiza una maniobra evasiva que evite el accidente, un ejemplo de ello es cuando el conductor realiza un giro a la derecha con semáforo rojo y se aproxima un vehículo por el mismo carril cuyo resultado da un accidente fuerte de tránsito entre los automotores. Los *conflictos leves* esto ocurre cuando el accidente aún sigue siendo evitable y la situación de peligro es concreta, pero la diferencia de este conflicto con el conflicto potencial es que eminentemente podría haber una colisión si no se realiza alguna maniobra, por lo que en la mayoría de veces suele ser instintiva.

## **1.2. La reparación integral y los delitos culposos de tránsito en el marco jurídico ecuatoriano**

La figura de la reparación al daño que han sufrido las víctimas de los delitos es adoptada por la Constitución de la República del Ecuador en su entrada en vigencia desde el 2008, en la cual previamente se ratificó en las convenciones como la Declaración de las Naciones Unidas.

Al ingresar la reparación integral al ordenamiento jurídico ecuatoriano, los legisladores se desprenden de la vieja concepción del derecho, aportando una forma de justicia de mayor calidad, por lo que la reparación integral, no es una figura improvisada, debido a que sido

objeto de un proceso de evolución desde sus inicios, difundido y aplicado con gran fuerza en la normativa internacional, la misma que desarrolla y aplica en la mayoría de sus fallos, es así que a continuación mencionaré los diferentes articulados en relación a la reparación integral y los delitos culposos de tránsito que abarca los principales cuerpos legales de nuestro país.

### **1.2.1. Constitución de la República del Ecuador 2008**

La Constitución para algunos doctrinarios es un experimento que presenta novedades en la ciencia jurídica, entre las novedades se encuentra la reparación integral, concebida como un derecho constitucional que tiene gran importancia y connotación para todas las víctimas de infracciones penales y al ser un derecho de naturaleza constitucional es deber primordial del Estado la garantía, sin discriminación alguna, por ello, todo ciudadano/a ecuatoriano o extranjeros que hayan sufrido algún delito en territorio nacional deben exigir que se cumpla con su reparación.

En la Constitución de la República del Ecuador (2008) en su artículo 11 numeral 9, expresa que el más alto deber del Estado ecuatoriano es respetar los derechos garantizados que la misma otorga.

Significa hacer respetar los derechos que avala la Constitución, por tanto si uno de los derechos se viola, los responsables del daño producido serán responsables ya sea en ámbito penal, civil, o administrativamente.

La Carta Magna en su artículo 78 define a las víctimas de infracciones penales las que gozan de protección especial, protegiendo de cualquier intimidación que se pueda generar, se prioriza sobre todo la no revictimización. Además los mecanismos de la reparación integral tienen como objetivo llegar a la verdad de los hechos y restituir a la persona afectada.

Refiere el mencionado, una protección especial por parte del Estado hacia las víctimas, procurando evitar la intimidación o amenazas, protegiéndolas su integridad, por ello

el presente artículo brinda reparación integral, indemnización, restitución, garantía de no repetición, satisfacción del derecho violado y rehabilitación.

El artículo 86 numeral 3 del mismo cuerpo legal determina que las garantías jurisdiccionales son regidas por los jueces y que en sentencia establecerán la reparación integral, asimismo se individualiza las obligaciones que deben cumplirse.

Esto permite que los jueces resuelvan de la mejor manera y mediante sentencia se determinara tanto la reparación material como la inmaterial para la persona afectada, es decir se realiza un análisis conceptual, normativo, jurisprudencial y fáctico de la representación que tiene la reparación integral de acuerdo al ordenamiento jurídico ecuatoriano.

Por tanto, por medio de nuestra Constitución como modelo de justicia constitucional y garantista, que cuyo objeto deja de ser únicamente la indemnización, presenta el fin de proteger globalmente a la víctima, reparando integralmente la vulneración de sus derechos, por lo que, el legislador introdujo mecanismos y técnicas jurídicas rápidas y eficaces para hacer efectiva la indemnización por los daños sufridos y los demás beneficios que la componen.

Adicional a ello, Ecuador se ha preocupado por regular la reparación integral existiendo un amplio reconocimiento, sin embargo no existen presupuestos metodológicos para que en las áreas administrativas, políticas y judiciales se permita implementar adecuadamente la reparación como tal.

### ***1.2.2. La reparación integral y los delitos culposos de tránsito en el Código Orgánico Integral Penal***

#### **1.2.2.1. La reparación integral en el COIP**

Ecuador como estado constitucional de derechos y justicia ha adoptado en la normativa penal un sistema mixto que integran los modelos retributivo y restaurativo de justicia. Como elemento restaurativo se encuentra la reparación integral misma que se encuentra en el artículo 77 del COIP (2021) es la solución objetiva y simbólica de restituir a la víctima al estado anterior ante el cometimiento del hecho. La cuantía va depender de

acuerdo a las características del daño y el bien jurídico afectado. La restitución integral al tener derechos y garantías interpone recursos y acciones dirigidos a la compensación. En cuanto a las personas condenadas con sentencia ejecutoriada por la comisión de delitos como: peculado, enriquecimiento ilícito, concusión, cohecho, tráfico de influencias, etc., responden con sus propios bienes hasta reparar al Estado y la sociedad por haberse beneficiado ilegalmente.

Dicho de otra manera, el presente artículo significa que la reparación integral en Ecuador es aquel recurso que compensa e indemniza los daños causados a la víctima, producto del cometimiento de un delito que se haya generado.

El Código Orgánico Integral Penal (2021) en el artículo 78 estipula los diferentes mecanismos de reparación integral, aunque ya se mencionaron en líneas anteriores es importante resaltar como establece nuestra normativa penal, siendo el primer mecanismo la *restitución*, restituye en los casos de recuperación de libertad, nacionalidad, vida familiar, propiedad, empleo y derechos políticos. El segundo, la *rehabilitación*, por medio de tratamientos psicológicos, médicos, servicios jurídicos y sociales se rehabilita a la persona afectada. La tercera es *indemnizaciones de daños materiales e inmateriales*, a consecuencia de la infracción penal se indemnice el perjuicio por valoración económica de lo ocurrido. Cuarto, sobre *medidas de satisfacción o simbólicas*, en la declaración de decisión judicial se repara la reputación, dignidad, reconocimiento público y disculpas sobre los hechos causados, igualmente los homenajes a las víctimas, conmemoraciones, difusión de verdad histórica y enseñanza. Quinto, se enfoca en *las garantías de no repetición*, en prevenir que no se vuelva a repetir la infracción penal o delitos que le conllevaron a realizar tales actos.

Bien, como se ha podido observar el presente artículo se menciona sobre los diferentes mecanismos de reparación integral que más sobresalen en nuestro país, estas formas de reparación se dirigen a las víctimas que han sufrido un daño y producto de ello se debe dar el resarcimiento de los hechos de acuerdo al grado de afectación que tenga cada persona, para que el acto de justicia sea efectivamente reparado, por lo que su accionar debe estar íntimamente

ligado a la idea del bien, de lo bueno, y no solamente de lo justo, contribuyendo de esta manera en sosegar el dolor de la víctima.

Por ello la reparación integral en el COIP contempla no solo los derechos de las víctimas, sino que además determina los mecanismos que se deben usar, al igual que la aplicación y el procedimiento que se sigue para efecto de la compensación, por esta razón, se la delimita como el derecho y la garantía constitucional que tienen las víctimas de infracciones penales a que les restituyan sus derechos y se les repare de forma integral los daños causados por el delito, siendo una obligación jurídico penal del agresor el cumplimiento de las medidas de reparación integral y el pago de la indemnización como finalidad de la pena y del derecho penal.

#### **1.2.2.2. Los delitos culposos de tránsito en el COIP**

El Código Orgánico Integral Penal (2021) regula las infracciones de tránsito que se encuentran a partir del artículo 371, misma que estipula que son acciones u omisiones en tema de transporte y seguridad vial, recaen toda la culpabilidad por el resultado que provocan.

Quiere decir que, la norma establece que todas las infracciones de tránsito son siempre culposas, que no media la intención positiva de ocasionar daño a nadie, por lo que los delitos de tránsito pertenecen a la categoría de los delitos de peligro que son aquellos que tiene un fin preventivo, por lo general tipifican conductas extrapenales como el derecho penal económico, el derecho penal ambiental y en especial el derecho penal de tránsito.

El Código Orgánico Integral Penal (2021) en el capítulo octavo, sección segunda abarca los delitos culposos de tránsito, por ello empezare mencionando el artículo 376, la persona que maneje un automotor bajo estado etílico o de alguna sustancia psicotrópica, cuyo resultado se produzca un accidente de tránsito y como consecuencia la muerte de una o varias personas, tendrán una sanción de pena privativa de 10 a 12 años y la total revocatoria de la licencia de conducir. En lo pertinente a transporte público a más de la pena privativa

antes mencionada y revocatoria de la licencia, los daños civiles recaen en el propietario del vehículo y la operadora del transporte, sin ningún perjuicio de acciones administrativas.

Esto significa que al causar la muerte de una o más personas dentro de un accidente de tránsito por conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, el responsable será penado con cárcel de 10 a 12 años, más la revocatoria de la licencia. Por otra parte, si el accidente con muerte lo ocasionó un transporte público, la empresa operadora y el dueño del automotor serán responsables solidarios de los daños civiles, sin que eso les exima de las sanciones administrativas del órgano respectivo.

En cuanto al artículo 377 del COIP (2021) señala sobre la muerte culposa. La persona que infrinja el deber objetivo de cuidado en un accidente de tránsito e implique la muerte de uno o varios individuos, obtendrá pena 1 o 3 años de sanción, adicional se suspende la licencia una vez que cumplida la privación de libertad esto un periodo de 6 meses de detención. Si el daño es más severo por los efectos de acciones peligrosas e innecesarias como: exceso de velocidad, vehículo con condiciones mecánicas pésimas, llantas desgastadas, el manejar el automotor tantas horas sin intervalos de descanso e inobservancia de las leyes, autoridades y agentes de tránsito, la pena será de 3 a 5 años. Si el vehículo ofreciera servicio público y el mismo cause un accidente directamente asume la responsabilidad civil y administrativa tanto la operadora del transporte como el dueño del automotor.

Todo ello representa sobre la muerte culposa. Muestra que por infringir el deber objetivo del cuidado se genera un accidente de tránsito en el que mueren una o más personas. La pena es de 1 a 3 años más la licencia de conducir suspendida. La pena aumenta de 3 a 5 años cuando se maneje un automóvil en alta velocidad, equivalentemente cuando el vehículo no esté al día con las revisiones mecánicas y otras características que induzcan lastimosamente un accidente vehicular tendrán dichas sanciones.

Es importante mencionar la muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra, se encuentra bajo el artículo 378 del COIP (2021) se menciona que el contratista de una obra por descuido en la realización de la construcción se produzca un accidente vial, donde fallece una o varios sujetos, se tendrá una pena de libertad de 3 a 5 años. Los únicos responsables por los daños ocasionados recaen en el ejecutor de la obra y la entidad que representa la contratación como autores principales por la desidia producida.

El artículo figura la muerte por negligencia por parte del contratista o ejecutor de obra a consecuencia de infringir el deber objetivo de cuidado, ocasione el fallecimiento de una persona, concurrirá con la responsabilidad de los daños producidos.

La normativa que representa el COIP en relación a los accidentes de tránsito, mismos que ocurren en la vía de manera súbita e inesperada, ajenos a factores humanos que produce daños a una persona o bien material en un determinado trayecto, en ocasiones por factores externos e imprevistos que contribuyen la negligencia e irresponsabilidad de un conductor y a veces por otros elementos que atribuyan a que se produzca un accidente de tránsito como el mal estado del clima, fallos mecánicos del vehículo, el mal estado de las carreteras o incluso el cruce de algún animal por la vía al momento de que el automóvil se encuentre en circulación.

Es así que los delitos culposos de tránsito y las contravenciones de nuestro Código Orgánico Integral Penal lo representan en siete clases diferentes y que de acuerdo a su gravedad tienen su respectiva sanción, habiendo la muerte causada por un conductor en estado de embriaguez o bajo alguna sustancia psicotrópica.

La muerte culposa, la muerte provocada por negligencia por parte de un contratista o ejecutor de obra; lesiones que deja el accidente de tránsito; exceso de pasajeros en el transporte; daños mecánicos previsibles en transporte público y los daños materiales que trae el automotor. Toda esta clase de delitos se puede observar que son cometidas por la negligencia, culpa o descuido de la persona, pero sin la intención de hacerlo.

### **1.2.3. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial**

La materia de tránsito es una rama del derecho que regula efectivamente el accionar de las personas que se movilizan en las carreteras del Ecuador, por lo tanto se cuenta con un reglamento que establece normativa para : conductores, peatones, pasajeros, ciclistas y demás usuarios viales como el uso obligatorio de dispositivos de seguridad, límites de velocidad, prohibición en estado de embriaguez, son regulaciones de tránsito que deben ser observadas como parte fundamental del deber objetivo de cuidado en el transporte terrestre (Pérez, 2020).

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV, 2017) en el artículo 106 (actualmente derogado) correspondía al concepto de las infracciones de tránsito. Las acciones son suscitadas por imprudencia, inobservancia de la normativa vial, negligencia e impericia. Pese que pueden ser evitadas el simple descuido desencadena un resultado lesivo.

El artículo derogado anunciaba los elementos constitutivos de una infracción de tránsito directamente. En la actualidad estos elementos se han incorporado al concepto del deber objetivo de cuidado en materia de tránsito, en otras palabras, el conjunto de acciones, precauciones, conductas y procedimientos que se deben observar de forma obligatoria al momento de conducir un vehículo a motor o al momento de circular por las vías.

La jurisdicción y la competencia para delitos y contravenciones se encuentran a partir del artículo 147 de la LOTTTSV (2017) estipula el juzgamiento de los delitos de tránsito determinados en el Código Orgánico Integral Penal. De forma privativa los operadores de justicia concernientes a tránsito deben regirse a las jurisdicciones territoriales.

Se juzgan las contravenciones de acuerdo a la normativa establecida en el COIP, de ser necesario se implantarán juzgados de contravenciones de tránsito en las provincias que requieran de la misma con jurisdicción amparada por la función judicial. El control y ejecución

de las contravenciones de tránsito establecidos en el COIP, será competencia de los GAD's metropolitanos, municipales y regionales.

El articulado describe la jurisdicción y la competencia de los delitos y contravenciones por los Jueces de Tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales. Los operadores de justicia son aptos para llevar a cabo todo el procedimiento de tránsito culminado con la resolución de cada caso.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2017) en su artículo 165, nombra a 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. De inmediato deben tomar conocimiento las Autoridades judiciales y aquellas que forman parte inherente al mismo, es así que la noticia de un delito de esta categoría debe ser puesta a órdenes del Fiscal, que de manera inmediata solicitará el inicio de la investigación pre-procesal y procesal de la causa dependiendo de la naturaleza del mismo, dichas actuaciones si lograrse progresar se verán reflejadas en las peticiones y el desarrollo procesal que tenga Fiscalía, por ejemplo que en las diligencias pertinentes solicite al Juzgador la expedición del auto de prisión, para la realización de la audiencia de formulación de cargos, y de esta manera poder asegurar la comparecencia del procesado a la última etapa y procesal y también resguardar la evidencia material del hecho, por ejemplo el secuestro y la prohibición de enajenar los vehículos involucrados en el hecho.

Ello significa que los agentes de tránsito tomaran el procedimiento correspondiente, llevando a la persona aprehendida ante un juez de flagrancia de tránsito a fin de resolver la situación jurídica, así mismo intervendrá la fiscalía y analizará los elementos de convicción recabados dentro de las 24 horas de la flagrancia con el fin de identificar el tipo penal (tránsito) que se persigue y una vez individualizada la infracción, la fiscalía deberá determinar qué tipo de procedimiento es el adecuado para perseguir el presunto delito.

De manera resumida se ha podido observar que los diferentes cuerpos legales abarcan la normativa en relación a la reparación integral que presenta la víctima, en este sentido, la reparación es un derecho que debe ser reconocido en un proceso penal como garantía constitucional, pero es lamentable hoy en día que Ecuador no exista un verdadero desarrollo normativo sobre la protección a la víctima, pues se dice que las leyes evolucionan a medida que la sociedad crece.

La normativa sobre en materia de tránsito son de carácter culposos, es decir, cuando la persona infractora incumple el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde y produce un resultado dañoso, además sobre esta base, cabe advertir que las infracciones de tránsito inclusive aquellas que producen la muerte de una persona, son culposas, por lo tanto, gozan de un tratamiento penal diferente al doloso, razón por la que estos efectos también deben ser trasladados al momento de dictar las medidas preparatorias, adicional a ello el juzgamiento de los delitos de tránsito se va a regir siempre por el COIP y que corresponderá en forma privativa a las juezas y jueces de tránsito en sus respectivas jurisdicción territorial para llevar el procedimiento correspondiente.

### **1.3. La reparación integral en el Derecho Internacional**

El derecho internacional fue el primer promotor en cuanto a la reparación integral, gracias a los instrumentos internacionales se pudo cumplir de manera obligatoria los derechos para las víctimas. Las constantes violaciones que se forjaban tiempo atrás hicieron que los derechos humanos buscaran la forma de dar mayor protección a las personas afectadas por la magnitud de los delitos cometidos hacia las mismas. Dichos compromisos surge la necesidad de incluir la reparación integral a las víctimas de accidentes de tránsito.

Para corroborar estas premisas, a continuación, se analizara a detalle los diferentes instrumentos internacionales que he considerado y así dar un mayor enfoque a la reparación integral.

### **1.3.1. Derechos Humanos**

La reparación integral fue desarrollándose a consecuencia del impulso de los Organismos Internacionales en la lucha contra violaciones a los derechos humanos, principalmente por aquellas cometidas durante la segunda guerra mundial, es así que a partir de una consulta elevada por *Theo Van Boven* (relator especial de las Naciones Unidas) con la llamada *Subcomisión de Derechos Humanos de la ONU* tenían por objetivo investigar acerca de los *Principios Internacionales* que presentaba el derecho sobre las víctimas y su reparación. Las normas internacionales aplicaron los principios de la reparación integral en las diferentes legislaciones, con el fin de interponer recursos y tener plenitud de la reparación (Valarezo, 2017).

Por consiguiente, bajo los principios incorporados de la reparación integral en el sistema interamericano de los derechos humanos, protegen y garantizan los derechos de las personas afectadas, orientándose a una justicia efectiva de un Estado. La Comisión Interamericana de Derechos Humanos (*CIDH*) y la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos (*Corte IDH*), concentran sus opiniones consultivas en los fallos proferidos como consecuencia de los casos contenciosos presentados por la Comisión.

El marco teórico y normativo del derecho a la reparación integral en el plano de la jurisprudencia de la Corte IDH presenta un panorama de principales instrumentos internacionales del sistema universal de protección de derechos humanos que contienen disposiciones acerca del derecho a la reparación integral (Calderón, 2013).

De tal forma que, el marco del Sistema Interamericano de Derechos Humanos, las reparaciones representan el punto más importante, que no solo expresa una verdadera justicia retributiva cuyo fin principal perseguirá en todo proceso judicial, lo que espera la víctima de un daño es que después de un largo proceso reciba la reparación equitativa del daño ocasionado.

### **1.3.2. Corte Interamericana de Derechos Humanos**

La Corte IDH a través de su jurisprudencia ha realizado colosales esfuerzos para explicar, ampliar, reforzar y enmarcar las consecuencias, conceptualizaciones y determinaciones de la obligación de los Estados en reparar integralmente a las víctimas de graves violaciones del Derecho Internacional Humanitario. Las decisiones del derecho internacional han evolucionado de tal magnitud que ha repercutido en el bienestar de las personas vulneradas, enfocándose en el desarrollo del respeto de los derechos humanos. Por lo que la reparación no solo se centra en la parte económica sino engloba los daños materiales e inmateriales, por lo que la Corte tiene presente las diferentes medidas que ampara la reparación integral, medidas como satisfacción, garantías de no repetición, rehabilitación y restitución (Guerra et al., 2020).

Es decir que, la aplicación del derecho a la reparación integral en el marco de la jurisprudencia de la Corte IDH, comienza con la medida de buscar una restitución integral o el restablecimiento de la situación anterior al hecho violatorio de los derechos humanos, en caso que no sea posible, se dispone que se reparen las consecuencias que el hecho generador de la infracción produjo y se haga efectivo el pago de una compensación por los daños ocasionados.

Agregando a lo anterior, se debe asegurar que no se repita la garantía de no repetición y se debe desaparecer las situaciones que lo generan, ello conlleva aclarar que en ningún caso puede el Estado alegar que en razón de disposiciones de orden normativo de carácter interno, se sustrae de la obligación de reparar integralmente a las víctimas (Morales, 2016).

Recapitulando, la Corte IDH ha cumplido estándares como resarcir la reparación integral a la persona afectada por violaciones ocurridas hacia los derechos humanos. Cumplimiento de las obligaciones en garantizar y asegurar la reparación integral en todos los aspectos del derecho internacional. Se ha adaptado y establecido medidas de justicia retributiva y restaurativa con la finalidad de dar goce positivo de derechos a las víctimas. Como garantía principal el poder restablecer a la persona afectada en la situación que se

encontraba antes de ser perjudicada, aunque es difícil cumplir con esta medida compensatoria pero aun así la Corte siempre busca que la víctima pueda restablecerse poco a poco e impulsar la reparación integral de la misma.

La finalidad impulsada por la Corte es conocer la verdad material de cómo ocurrieron los hechos y de esa forma consagrar la reparación, promoviendo una justicia efectiva por el bienestar colectivo de todas las víctimas que atravesaron por estos momentos difíciles en las cuales fueron vulnerados, agredidos o puestos en peligro sus bienes jurídicos.

### **1.3.3. Organización de Naciones Unidas (ONU)**

De acuerdo a los parámetros establecidos por la Organización de Naciones Unidas en el informe sobre la actualización de los principios para la lucha contra la impunidad, un programa de reparaciones administrativas debe comprender una categoría amplia de delitos para ser reparados, como condición de credibilidad del programa y debe incluir medidas judiciales de reparación, por lo que este derecho, presenta una dimensión individual y otra colectiva; entendiéndose a la dimensión colectiva, como aquella que involucra medidas de satisfacción de alcance general.

La integridad de la reparación comporta la adopción de todas las medidas necesarias tendientes a hacer desaparecer los efectos de las violaciones cometidas y a devolver a la víctima al estado en que se encontraba antes de la violación (Solís, 2018).

Ahora bien, todo tipo de violación o vulneración de un derecho lleva implícita la obligación de reparar, como un carácter obligatorio para el Estado en el momento de restituir el daño causado, es así que, la aplicación de la reparación integral se desenvuelve en tres puntos fundamentales: Primero; el reconocimiento internacional que posteriormente sea acogido en otros sistemas de protección a los derechos humanos, los Estados deben encontrarse previamente suscritos a tratados y convenios con el objetivo de preservar los derechos humanos. Segundo; es importante indicar que, al existir una vulneración al ordenamiento jurídico internacional desencadena. Y, tercero; la reparación integral a las

víctimas por los daños que han sido causados como consecuencia del incumplimiento de normas (Castro, 2018).

Resumiendo, el derecho a la reparación integral conlleva medidas y políticas encaminadas a resarcir los daños causados a las víctimas, restituir sus derechos y recuperar su dignidad, por lo que significa, no solo aliviar el sufrimiento causado a las personas y comunidades afectadas por graves violaciones de los derechos humanos, crímenes de lesa humanidad y de guerra, sino superar las peores consecuencias que han dejado las mismas, por otra parte, la ONU también exige implementar políticas de cambio que modifiquen sustancialmente las condiciones de vida de la sociedad.

Con todo los antecedentes, nos permitimos describir que la víctima es de carácter eminentemente jurídico, que nace de las normas de derechos humanos, constitucionales y legales, su finalidad es reparar el daño ocasionado al sujeto pasivo de la infracción, por cuanto en algunos tipos penales como delitos sexuales, contra la vida, integridad física, contra el honor y la dignidad de las personas, el daño es incuantificable por lo que si se ordena su reparación tiene además, un carácter simbólico ya que al haberse afectado bienes jurídicos protegidos y que las consecuencias negativas ocasionadas a la víctima son definitivamente irreparables, ya que las secuelas perduraran en su mente hasta que fenezca su vida.

#### **1.4. Análisis de los casos de la reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte**

##### **1.4.1. Sentencia sobre reparación integral (Juicio N°: 17451-2009-0045)**

Con relación a los delitos culposos de tránsito se presenta la siguiente sentencia, que brinda información relevante para el presente trabajo de investigación. El juicio es llevado en la Unidad de Tránsito del Distrito Metropolitano de Quito. Se estudia como los operadores de justicia actúan y resuelven en relación a la reparación integral. Se visualiza también como es llevado el trámite con los familiares al encontrarse ante la pérdida de su hijo a consecuencia del accidente de tránsito. El análisis de la sentencia complementa con las pautas del derecho

internacional en lo concerniente si se da cumplimiento o no con los procedimientos internacionales.

### **Resumen de la sentencia**

**Antecedentes:** Comparece la señora Verónica Galarza Altamirano, en calidad de madre de su hijo Fernando Jaramillo Galarza, quien ha fallecido por una infracción de tránsito, el día 24 de enero del 2009, de acuerdo con la sentencia del proceso de tránsito emitido por la Jueza titular de Juzgado Primero de Tránsito en el 2013, resuelve la culpabilidad del señor Franklin Calderón Umatambo, como autor y responsable del delito de tránsito, la pena privativa de libertad es de cinco años, se suspende de la licencia de conducir. El tiempo y el pago de la multa corresponden a 20 remuneraciones, esto es \$4.360,00 USD, reducción de 30 puntos de la licencia de conducir. Respecto de los daños sufridos por la pérdida de la vida del adolescente, la señora madre se le concede como reparación integral la cantidad de 12.720,00 USD.

La mencionada sentencia es interpuesta por recurso de apelación y nulidad por la Tercera Sala de Garantías Penales de Pichincha y resuelven modificar la pena a 3 años de prisión correccional, se presenta recurso de Casación y la Corte Nacional de Justicia resuelve desechar el recurso interpuesto por Verónica Galarza (madre del fallecido).

El señor Franklin Calderón no ha dado cumplimiento de la reparación integral ordenada en la sentencia mencionada, por lo que la señora Verónica Galarza Altamirano acude a la Jueza Titular del Juzgado Primero de Tránsito de Pichincha y demanda en juicio Verbal Sumario al señor Franklin Calderón como deudor principal en calidad de conductor y Celina Molina como propietaria del vehículo en calidad de deudora solidaria. Luego se celebra una Audiencia de Conciliación, donde el señor Franklin niega los fundamentos de hecho y de derecho en su contra que en sentencia se ordenó a cancelar daños y perjuicios, por tanto no se llega a ningún arreglo por lo que la Jueza abre causa de prueba por el termino de 6 días.

**Finalmente la Sala resuelve:** La indemnización de carácter material a favor de la señora Verónica Galarza Altamirano en virtud de ser víctima. El rubro económico se estableció de la siguiente forma: Por daño emergente corresponde a una suma \$12.720.00 más los honorarios profesionales determinados por \$1.500.

La ejecución de terapias de la señora Verónica Galarza por la cantidad de \$16.020 incluye todas las sesiones que el profesional haya realizado. Se comprueba que el estimado de vida en Pichincha es hasta la edad de 73.8 años, por lo que se descuenta los 17 años que el adolescente tenía a la fecha del accidente de tránsito que terminó con su vida, valor que corresponde \$148.588,80 más la tasa de interés activa correspondiente al 8 % que equivale \$11.887,10 de acuerdo al Código de Trabajo y entre otras rubros, el **valor total** es de U.S.D. 176.495,90,00 dólares de los Estados unidos de América, que se descontara o deducirá la cantidad cubierta por el SOAT.

Adicional se realiza una placa conmemorativa en honor a la víctima ante el suceso de tránsito ocurrido, nombre de la víctima por el paso peatonal como recordatorio del incidente de tránsito, esto es en las calles Av. Napo y Upano de la ciudad de Quito.

Una disculpa pública hacia los familiares de la víctima tanto del deudor principal como la parte solidaria. Un programa dirigido por la ANT hacia los conductores profesionales y no profesionales en memoria de Fernando Alexander Jaramillo Galarza, con el fin de que los conductores tomen conciencia, resaltando la importancia de respetar las señales de tránsito y así evitar cualquier accidente de tránsito.

La sentencia consta en los archivos de la Agencia Nacional de Tránsito para que la compañía de transporte del vehículo implicado tenga conocimiento para la renovación del mismo. También la realización de 1 minuto de silencio en nombre de la víctima y de todas personas afectadas por accidentes de tránsito con resultado de muerte. Una terapia intensiva por parte de los profesionales en psicología, en salud y trabajo social para la madre y la hija,

en el periodo de un año, de esa forma puedan volver a llevar una vida tranquila y puedan asimilar poco a poco la pérdida de su ser querido.

La cancelación de todos los montos antes mencionados debe hacerlo en su totalidad el deudor principal y de la parte solidaria como indemnización por el suceso ocurrido. Prohibición de secuestro y enajenación del vehículo implicado.

**Análisis:** En la sentencia se incluye varios rubros como parte de la reparación económica y se observa que la reparación es proporcional a la gravedad del delito. No obstante, se encuentra un vacío al no encontrar en la parte resolutive la forma de hacer efectivo el pago mencionado en líneas anteriores hacia la víctima.

Ello me lleva a que no hay dinero posible igualar el daño representado, es más bien solo una aproximación a la satisfacción para hacer más llevadero el dolor, es decir con el fin de poder cumplir esta aspiración de resarcir y que sea mucho más soportable sosegar la pérdida de un ser querido.

#### **1.4.2. Sentencia por muerte culposa por accidente de tránsito (Juicio N°. 01283-2015-0878)**

El juicio por muerte culposa en accidente de tránsito se desarrolló por la Sala de lo Penal, Militar, Policial y Tránsito de la Corte de justicia de Cuenca.

#### **Resumen del caso**

**Antecedentes:** Los hechos se suscitaron el 15 de febrero de año 2015, por accidente de tránsito a consecuencia del exceso de velocidad en la autopista Cuenca-Azogues, al conducir un automotor sin tener documento habilitante (permiso de conducir o licencia) conducía en estado de embriaguez, del cual fallecieron los señores Wilson Hermenio Sigüenza Bustamante, Selene Gisela Gordillo Ávila, Álvaro Alfonso Aguilar Ávila y Carmen Lucila Ávila Ruiz y resultaron heridos la señora Julia Dolores Ávila Ruiz y la menor Carla Adamaris Gallegos Sigüenza, así mismo causante del accidente, Alex Mauricio Escobar Sarria de nacionalidad colombiana.

El conocimiento de la causa correspondió a la Jueza de la Unidad Penal de Cuenca, la cual una vez tramitada la causa de conformidad a la ley, mediante sentencia expedita impuso al procesado Alex Mauricio Escobar la pena de 12 años de privación de libertad, al ser declarado como autor del delito de muerte causada en estado de embriaguez, de conformidad con el artículo 376 del COIP, disponiendo además el pago de multa y la consecuente reparación a los familiares de las víctimas fallecidas y a las personas heridas en dicho accidente de tránsito.

Es preciso destacar que la Jueza de instancia fundamentó en la negativa del procesado Alex Escobar a someterse a la práctica de la prueba de alcoholemia en el juicio. El procesado puso recurso de *Apelación*, mismo que fue conocido por la Sala de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia del Azuay, tribunal de alzada que mediante sentencia expedita el 14 de diciembre de 2015, resolvió desechar el recurso de apelación interpuesto por el sentenciado Alex Mauricio Escobar y en consecuencia presento recurso de *Casación* ante la Sala de lo penal de la corte nacional de justicia de Cuenca, la cual mediante sentencia expedita el 14 de junio de 2017 se declaró improcedente dicho recurso.

El sentenciado interpuso recurso de *Revisión* contra la sentencia de primera instancia dictada por la Jueza de la Unidad Penal de Cuenca, por lo cual la Sala de lo Penal, Militar, Policial y Tránsito de la Corte de Justicia, mediante auto de mayoría declaró que el recurso de revisión.

Se declara procedente el recurso de revisión planteado por el procesado Alex Escobar en contra de la sentencia condenatoria de 11 de setiembre de 2015 dictada en su contra por la Jueza de la Unidad Judicial Penal de la ciudad de Cuenca, que lo declaró autor y responsable del delito de muerte causada por conducir en estado de embriaguez tipificado y sancionado en el artículo 376 inciso primero del COIP. Al demostrarse que la misma fue dictada en virtud de testimonios falsos únicamente en cuanto a la circunstancia del estado de ebriedad, se reforma la sentencia impugnada.

**Finalmente, la Sala resuelve:** declara al ciudadano Alex Escobar responsable en el grado de autor principal del delito por muerte culposa en accidente de tránsito, el cual se encuentra tipificado y sancionado en el artículo 377 en los numerales 1 y 5 del COIP y la agravante prevista en el 374 numeral 2 *Ibíd*em, por lo que se impone la pena privativa de libertad de 6 años y 8 meses, más la multa de 12 salarios básicos unificados del trabajador en general.

No cabe la suspensión de la licencia de conducir, pues el sentenciado no la ha obtenido. Se condena al señor Alex Escobar a pagar por concepto de reparación a la ofendida y acusadora particular a Julia Dolores Ávila la suma de \$2.474, a Marta Ximena Ávila en calidad de acusador particular por la muerte de su hijo Álvaro Alfonso Aguilar la suma de \$199.656, a Jaime Ernesto Gordillo en calidad de acusador particular por la muerte de su hija Selene Gisela Gordillo la suma de \$195.408, a Marta Ruiz Quinteros en calidad de acusadora particular por la muerte de su hija Carmen Lucila Ávila la suma de \$501.790, a Mónica Sigüenza en calidad de acusadora particular por las lesiones sufridas a su hija Karla Gallegos la suma de \$1.062, y a Otila Narcisca de Jesús Ávila por la muerte de su esposo Wilson Sigüenza la suma de \$82.474,92,00 por los daños ocasionados por la comisión del ilícito.

**Análisis:** El imputado infringe el deber objetivo de cuidado, realizando una actividad peligrosa al conducir con exceso de velocidad, con pleno conocimiento que el neumático se encontraba de refacción temporal, así mismo no estaba habilitado para conducir vehículos porque no portaba la licencia.

Pese que existen múltiples talleres de instrucción sobre seguridad vial que brindan tanto las autoescuelas de conducción, la ANT y otras instituciones que el Estado otorga. Los conductores al momento de cometer una infracción de tránsito no se percatan del daño que ocasionan ya sea para la víctima o sus familiares, de ahí la interrogante en este caso *¿Por qué manejar un automotor cuando se está bajo los efectos del alcohol?* si lo más lógico es si van a consumir bebidas alcohólicas dejar el automóvil en el hogar y salir sin el mismo, para evitar cualquier accidente y solo movilizarse por el transporte público como lo es el taxi.

Con respecto a los criterios de los jueces en el presente caso, la jueza de primera instancia si actuó en conformidad a ley, porque fueron varias víctimas que se generó en el accidente de tránsito y por ello la sanción fue bastante años de prisión, sin embargo los otros jueces redujeron la pena y la reparación integral para algunos familiares es mínima y para otros, asciende un valor alto, un dato que debe analizarse de la mejor manera al momento de dar resolución.

## **1.5. Derecho Comparado**

### **1.5.1. Colombia**

La reparación integral en Colombia es un derecho regulable, que puede ser objeto de configuración legislativa, teniendo en consideración que en su Carta constitucional no determina explícitamente qué tipo de daños deben ser indemnizados, como tampoco su extensión y cuantía en que deben tasarse, y tan solo se reduce al reconocimiento y tutela jurídica de los derechos fundamentales como la vida, integridad física, propiedad privada, buen nombre, entre otras, y que cuya vulneración puede generar la obligación al responsable a la debida reparación (Guaní, 2018).

Actualmente los delitos culposos a causa de los accidentes de tránsito, han tenido un mayor impacto en la sociedad, sobre todo en casos que se ven involucrados conductores en estado de embriaguez (Sánchez y Venegas, s.f.).

Por otra parte los delitos culposos sobre todo en accidentes de tránsito, donde los operadores judiciales en algunas ocasiones se preocupan más por lograr un reparación de perjuicios y no que se determine de manera objetiva y real la afectación física y psicológica del afectado, donde se busca la terminación anticipada de la indagación a fin de dar cumplimiento a unas estadísticas y no con la concreción real de enmendar así sea un poco el bien jurídico afectado olvidando que la víctima se encuentra en situación de riesgo.

Por tanto en los casos de delitos culposos en Colombia, los derechos de las víctimas no son respetados en su totalidad y con relación al derecho a la reparación, el cual es uno de

los pocos derechos que se garantizan en los delitos culposos por accidentes de tránsito, se creó el incidente de reparación integral en el cual la víctima busca la reparación de los perjuicios ocasionados con la comisión de la conducta punible.

### **1.5.2. México**

La ley general de víctimas de México, es una ley que obliga en sus respectivas competencias, a las autoridades de todos los ámbitos de gobierno, y de sus poderes constitucionales, así como a cualquiera de sus oficinas, dependencias, organismos o instituciones públicas o privadas que velen por la protección de las víctimas, a proporcionar ayuda, asistencia o reparación integral.

Se reconoce y garantiza los derechos de las víctimas del delito y de violaciones a derechos humanos, en especial el derecho a la asistencia, protección, atención, verdad, justicia, reparación integral, debida diligencia y todos los demás derechos consagrados en ella, en la Constitución, en los Tratados Internacionales de derechos humanos de los que el Estado Mexicano es parte y demás instrumentos de derechos humanos (Observatorio del principio 10 en América Latina y el Caribe).

Por ende, se denomina víctimas directas aquellas personas físicas que hayan sufrido algún daño o menoscabo económico, físico, mental, emocional, o en general cualquiera puesta en peligro o lesión a sus bienes jurídicos o derechos como consecuencia de la comisión de un delito o violaciones a sus derechos humanos reconocidos en la Constitución y en los Tratados Internacionales de los que el Estado Mexicano sea Parte (Ley General de víctimas, 2013, Art. 4).

Hoy en día México se presenta como un nuevo paradigma en materia de Derechos Humanos en cuanto a la reparación integral de víctimas, que representa un desafío histórico a nivel institucional y en respuesta a los derechos de las víctimas

### **1.5.3. Chile**

La expresión de víctima para el ordenamiento jurídico procesal penal chileno incluye al ofendido, siendo la persona que recibe la acción del delito que, extendiéndose a causa de muerte, a ciertas personas podrían actuar en su nombre, y que más propiamente, serían perjudicados y no víctimas (Paredes, 2016).

De manera vanguardista Chile cuenta con programas que mediante decreto supremo y mediante la Ley 19.123, se creó en 1993 el Programa de Reparación Integral de Salud para las Víctimas de Violaciones de Derechos Humanos (PRAIS) que se encuentra bajo la responsabilidad del Ministerio de Salud y que su funcionalidad es exclusiva de atención de las víctimas de los procesos de dictaduras (Balanza, 2015).

Por ello Chile ofrece a las víctimas una amplia cobertura de reparaciones que comprende la proporción de pensiones vitalicias, tratamientos médicos y psicológicos gratuitos, becas de estudio para los hijos de víctimas fallecidas entre otras.

Es importante recalcar que la víctima y su papel en el proceso penal chileno ha sido reconocida a nivel constitucional, a raíz que el Ministerio Público se le impuso como función principal la protección de las mismas, por ende, el Código Procesal Penal de Chile se encuentran incorporados derechos en favor de las víctimas que van desde la protección, información participación, entre otros derechos.

### **1.5.4. Perú**

El gobierno peruano ha tomado importantes acciones para hacer frente a las severas y masivas violaciones de derechos humanos cometidas durante el conflicto armado interno del país que tuvo lugar entre 1980 y 2000. A consecuencia de ello se han implementado medidas para fortalecer la democracia y la protección a los derechos humanos y así evitar la reaparición de la violencia. Sin embargo, los esfuerzos para juzgar a los responsables y satisfacer el derecho de las víctimas a reparaciones han experimentado un avance menor,

puesto que los compromisos iniciales han estado limitados por la voluntad política insuficiente de los gobiernos sucesivos (Correa, 2013).

Hasta ahora, el gobierno ha implementado la forma parcial del Plan Integral de Reparaciones, pero no se cumple a cabalidad ya que la incapacidad del gobierno para cumplir con las reparaciones oficiales, solo demuestra la dificultad que debe atravesar la sociedad peruana y de la mayoría de los integrantes de su élite política han tenido que reconocer que la responsabilidad por las violaciones cometidas durante el conflicto conlleva un enorme compromiso y a su vez aceptar que la historia de la marginación como el de la población indígena persiste en la actualidad.

Para una mayor comprensión he realizado un cuadro comparativo sobre la situación actual de cada país, de esa manera se puede observar la atención personalizada a las víctimas en cuanto a la reparación integral y sobre los delitos culposos de tránsito con muerte.

**Tabla 2**  
*Tabla Comparativa*

Países	Reparación Integral	Análisis	Delitos culposos de tránsito con muerte	Análisis
<b>COLOMBIA</b>	La reparación integral comprende cinco medidas: Indemnización, garantías de no repetición, satisfacción, restitución y rehabilitación. El Estado Colombiano busca garantizar identificando los intereses y necesidades de las víctimas. A	Se destaca cada una de esas medidas, que son implementadas por las diferentes entidades que atienden el sistema nacional de atención y de reparación integral para las víctimas del Estado Colombiano. Sin embargo, no todas las víctimas acceden a todas las medidas de reparación, el acceso depende del tipo del hecho, del daño sufrido y de la voluntad de las víctimas para acceder a las mismas.	En lo referente a los delitos culposos, las muertes ocasionadas en accidentes de tránsito se los conocen como homicidios culposos, que es aquella acción que sucedió sin quererla, pero derivó consecuencias gravísimas. B	Por ende, se puede observar que en Colombia el homicidio culposo es una consecuencia gravísima y es sancionado con pena privativa de libertad de dos a seis años, dependiendo del grado de negligencia, impericia, imprudencia incluida las agravantes, así lo establece la normativa del país.
<b>MÉXICO</b>	La reparación integral en la legislación Mexicana ha tenido diversas iniciativas como: la Ley Federal de la Responsabilidad Patrimonial del Estado y los proyectos de Ley de Víctimas, Ley de Reparaciones y Ley de Amparo. C	Ello denota que en la actualidad el Estado Mexicano presenta un paradigma nuevo y contexto en materia de derechos humanos, enfocándose en el control de convencionalidad y de reparación de las víctimas.	La ley sobre los delitos culposos en México es aún más severa ya que, la pena privativa de libertad podrá tener una pena de hasta diez años, cuya sanción se estipula en el artículo 60 del código penal de México. D	Ello demuestra que países como México han realizado avances respecto de los delitos culposos donde la pena es elevada y aunque sean sin intención cuando ocurre el accidente la acción llega a dar como resultado la muerte de una o más personas.
<b>CHILE</b>	En Chile se enfoca sobre todo en la Reparación Integral de Salud para las Víctimas de Violaciones de Derechos Humanos que se encuentra bajo	Por lo expuesto se ofrece a las víctimas una amplia cobertura de reparaciones, una de ellas es la salud, pero también sobresalen en lo referente a proporción de pensiones vitalicias, los tratamientos médicos	Los delitos culposos se denomina "cuasidelitos" en el Código Penal Chileno y están previstos de manera general van desde los arts. 490, 491,	En Chile la comisión de delitos culposos ha aumentado considerablemente, siendo un problema de discusión diaria en los tribunales de justicia penal chilena.

Países	Reparación Integral	Análisis	Delitos culposos de tránsito con muerte	Análisis
	la responsabilidad del Ministerio de Salud y su función exclusiva de atención de las víctimas de procesos de dictaduras. E	y psicológicos de manera gratuita. Por otra parte, se brinda becas de estudio para los hijos de víctimas fallecidas entre otras reparaciones que brinda el estado chileno.	492 del Código Penal. Se distinguen la imprudencia temeraria, la negligencia en el ejercicio profesional, dueño de animales feroces y la imprudencia o negligencia con infracción de reglamentos. F	
PERÚ	El gobierno peruano en cuanto a la reparación integral ha implementado sólo de manera parcial el Plan Integral de Reparaciones, pero la incapacidad del gobierno para cumplir con las reparaciones oficiales demuestra la dificultad que atraviesa la sociedad peruana. G	Por tanto, los esfuerzos para juzgar a los responsables y satisfacer el derecho de las víctimas a reparaciones han experimentado un avance muy bajo, puesto que los compromisos iniciales han estado limitados por la voluntad política insuficiente de los gobiernos sucesivos para hacer cumplir las afectaciones de las víctimas.	En los delitos culposos de tránsito con muerte en Perú se destaca el dolo eventual. En casos de homicidio producidos por conducción en estado de ebriedad, quedan establecido que el conductor ha actuado con dolo eventual, debido a los factores que contribuyen al ilícito penal. H	Da comprender que la justicia peruana ha sido muy benévola ya que la mayoría de delitos son sancionados como delitos culposos pero en otros casos como el dolo eventual en estado de ebriedad, hace referencia a varios factores que causan la infracción penal.

**Nota.** A GOV.CO (2019). B Código Penal Colombia (2000). C Calderón (2013). D Código Penal del Estado de México (2010). E Balanza (2015). F Gutiérrez (2016). G. Nash (s.f.). H Gaibor-Yáñez (2020). Elaborado: Medina, A (2021).

En la tabla 2 se muestra como los diferentes país se encuentra la reparación integral y los delitos culposos de tránsito con resultado de muerte, dando un enfoque severo en algunos países latinoamericanos a diferencia de otros, pero que cuyo objetivo siempre es mejorar la situación de sus legislaciones para ayudar a las víctimas y reparar el daño que ha afectado.

Es importante destacar que Suecia aunque no esté representado en el cuadro, es el país con menos índices de siniestralidad por accidentes de tránsito del Continente Europeo, ya que por muchos años ha implementado un programa de educación vial exhaustivo, que empieza por aceptar la existencia de accidentes de tránsito y termina por educar a sus habitantes.

En la Unión Europea emplea dos métodos para el cálculo de las indemnizaciones que se entregan a los deudos de los fallecidos, el primero es la disposición al pago o el sector gubernamental y las aseguradoras para reducir el nivel de riesgo. En cambio, el segundo método es la indemnización directa o compensación del daño infringido por el causante o su seguro como una prestación directa al lesionado o deudos. Los valores oscilan entre los 36.000 euros de indemnización y costo por la víctima, cuando hay heridos graves el monto es de 37.000 euros y 6.000 en heridos leves, particularmente se utiliza el primer método en la unión europea, mientras que en nuestro país se usa el segundo método donde la compensación es sumamente inferior al de los europeos (Aguirre, 2018).

Con lo que respecta al derecho Internacional se pudo analizar que la reparación integral se lo menciona como un conjunto de medidas y mecanismos tendientes a lograr la restitución de la víctima o en su defecto a minimizar las consecuencias dañosas que el delito haya generado.

Del mismo modo, la reparación integral ha ido avanzado considerablemente en el derecho, partiendo de la básica y lógica obligación que tiene el agresor de restaurar los daños hasta llegar a la reparación integral establecido por los Organismos Internacionales de Derechos Humanos, de forma especial por los principios y directrices básicos del derecho a obtener reparaciones señalados por la Organización de las Naciones Unidas y por la jurisprudencia desarrollada por la Corte Interamericana de Derechos Humanos.

En cuanto a nuestro Estado ecuatoriano en su intento de contrarrestar la inseguridad vial ha dado pasos importantes, como el Plan Nacional del Buen Vivir que contempla objetivos destinados a mejorar la calidad de vida de los habitantes con estrategias y acciones que permitan

la reducción de mortalidad en las vías, empero el ámbito de los accidentes de tránsito es muy amplio, por lo que el incremento de eventos dañosos a consecuencia de comportamientos imprudentes al conducir un vehículo motorizado ponen en peligro y lesionan los bienes jurídicos inherentes del ser humano, como son la vida y la integridad de las personas. Los diferentes Códigos contempla y acoge de cierta manera todas las recomendaciones dirigidas a mitigar factores de riesgo de tránsito, a pesar de ello, las disposiciones legales se inobservan justamente por falta de voluntad política y pasividad de las autoridades responsables de hacer cumplir las normativas correspondientes para aquellas víctimas de accidentes de tránsito.

## Capítulo dos: Materiales y Métodos

### Tema:

La reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja

### Objetivos

#### General:

- Analizar el cumplimiento judicial de la reparación integral de las víctimas en delitos penales culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja.

#### Específicos:

- Estudiar la reparación integral que se les da a las víctimas en delitos de tránsito.
- Identificar si en los delitos culposos de tránsito con resultado de muerte existe la reparación.
- Observar si la aplicación de la reparación integral a la víctima es correcta por parte de los jueces cuando se trata de delitos culposos de tránsito.

### Hipótesis

Analizar a la víctima, en su tratamiento y protección ante la reparación integral cuando se trata de delitos culposos de tránsito en el cantón Loja. La propuesta de la investigación se concretará en el establecimiento de parámetros basados en información científica, técnica y jurídica, para que los operadores de justicia y las partes procesales manejen de forma adecuada todo el proceso de la reparación integral desde el estudio penal. Todo ello, servirá como aporte para propuestas útiles y así mejorar la situación y el tratamiento con las víctimas.

### Preguntas de investigación

1. ¿El Estado ha brindado la protección necesaria a las víctimas que han sufrido de un delito de tránsito con muerte en el cantón Loja?
2. ¿A quién corresponde la protección de las víctimas y los mecanismos que se utilizan para tal fin?
3. ¿Cuáles son las causas por las que se producen los delitos de tránsito con muerte en el cantón Loja?

### **2.1. Determinación de métodos a utilizar**

La metodología utilizada del presente trabajo investigativo fue una combinación de técnicas cualitativas, cuantitativas y de población/muestra. Para su ejecución se tomó una muestra intencional de 30 abogados de diferentes áreas del Derecho.

El método cualitativo permitió describir, analizar, descodificar y sintetizar la información sobre la reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja.

El método cuantitativo por medio de las encuestas realizadas a los abogados proyectaron un resultado de datos exactos, las estadísticas se reflejan la realidad de la reparación integral de Loja.

El método de población y muestra se basó con la participación de varios profesionales del derecho como fiscales, jueces, abogados del libre ejercicio y asistentes legales de la Ciudad de Loja.

### **2.2. Técnicas de investigación**

Para obtener los resultados deseados, la técnica de investigación que se ha utilizado ha sido la ENCUESTA, que permitió obtener la información sobre la realidad en la que se encuentra la reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja.

## Capítulo tres: Análisis y discusión de resultados

### 3.1. Análisis de la información

Las encuestas fueron aplicadas a profesionales del derecho, se logró obtener la suficiente información acerca de la percepción y conocimientos que tienen los juristas sobre la reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja.

En las encuestas formaron parte 16 hombres y 14 mujeres profesionales del derecho, dando un total de 30 personas encuestadas, siendo participes 3 fiscales, 5 jueces, 19 abogados de libre ejercicio y 3 asistentes legales, todos ellos de la Ciudad de Loja.

**Tabla 3**

*Representación*

<b>Abogados de la Ciudad de Loja</b>	<b>N° de personas</b>
Jueces	5
Fiscales	3
Abogados del libre ejercicio	19
Asistentes legales	3
<b>TOTAL</b>	<b>30</b>

*Nota.* En la tabla se muestra el número de jurisconsultos que formó parte en las encuestas realizadas. Elaboración del autor.

La información recopilada se procesó a través de la utilización de los siguientes procesos:

- ✓ Tabulación de datos (pregunta por pregunta).
- ✓ Elaboración de representaciones gráficas que objetivaren resultados cuantitativos.
- ✓ Se realiza la inferencia correspondiente determinado con la conclusión parcial con respecto del ítem que se analiza.

### 3.2. Análisis y representación de los resultados

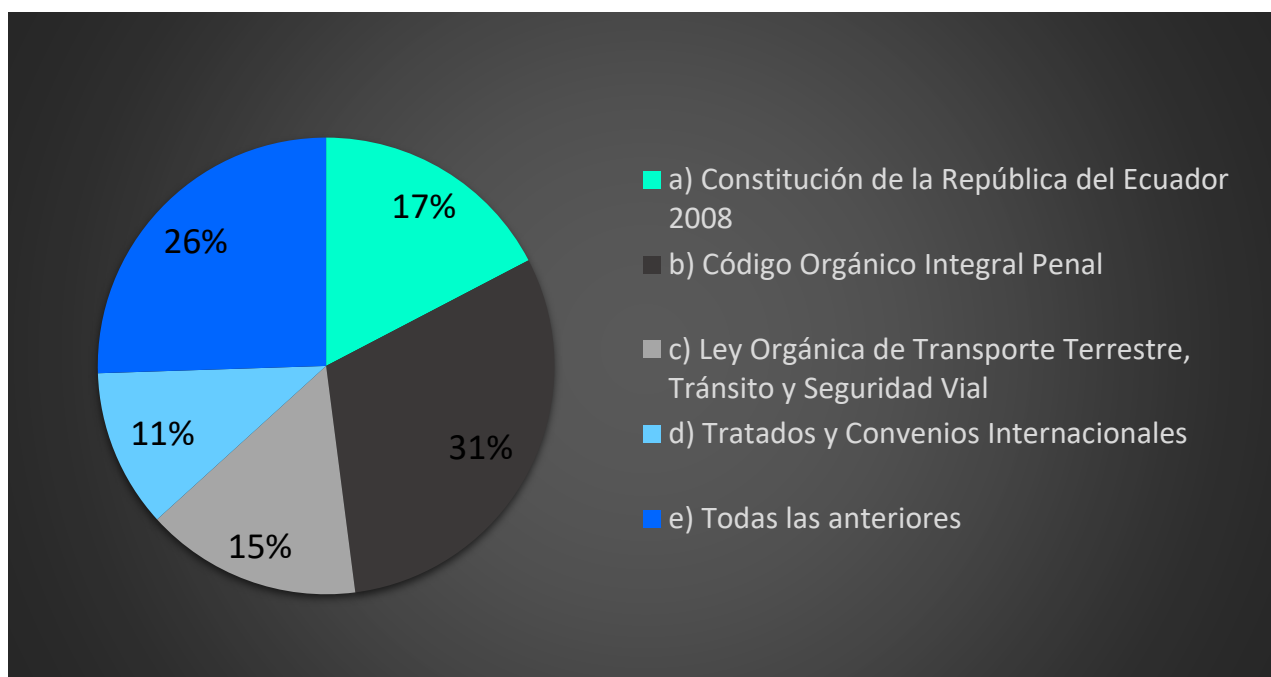
Para analizar los resultados se procedió a describir e interpretar los valores que se encuentran en los diferentes gráficos.

## PREGUNTA 1

Se preguntó a los encuestados lo siguiente ¿Conoce usted en que Códigos de la legislación ecuatoriana se encuentran los derechos de las víctimas en delitos de tránsito? cuya pregunta se desprendió varias opciones.

### Figura 1

*Derechos de las víctimas en delitos de tránsito tipificados en la legislación ecuatoriana*



*Nota.* En el gráfico se muestra la concepción de los diferentes juristas en enfocar en donde prevalece más los derechos de las víctimas en delitos de tránsito. Elaboración Medina, A., (2021).

### Análisis

Los resultados que presentan la mayoría de los encuestados indicaron que los derechos de las víctimas en delitos de tránsito se encuentran más en *Código Orgánico Integral Penal* con un porcentaje del 31%. Otros manifestaron la opción e) *Todas las anteriores* con un porcentaje del 26%. Con un porcentaje del 17% dijeron que en la *Constitución de la República del Ecuador 2008*. Un 15% hablaron que los derechos se encuentran establecidos en la *Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (LOTTTSV)*.

Finalmente el 11% restante expresaron que en los *Tratados y Convenios Internacionales*, datos que se observa a detalle en el Gráfico Nro.1.

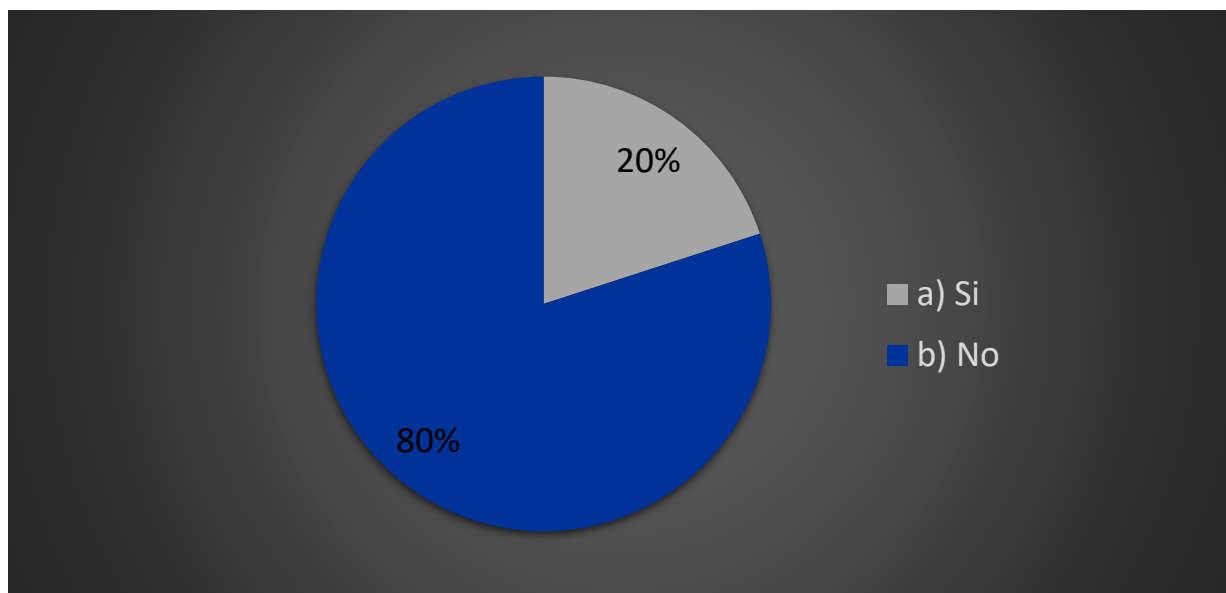
Esto nos da entender, que existe una deficiencia en cuanto a la educación vial, por ello es importante que capaciten de mejor manera a los conductores y a la ciudadanía sobre la ley de tránsito y sus características, adicional, la ley de tránsito no es solo sancionadora sino se enfoca en la reparación de víctimas.

## PREGUNTA 2

La pregunta 2 que se estableció a los encuestados es la siguiente ¿Usted cree que la Fiscalía General del Estado brinda la garantía de reparación a las víctimas de los delitos culposos de tránsito con muerte? cuyas respuestas se visualiza a continuación.

### Figura 2

*Garantía de reparación a las víctimas de tránsito con resultado de muerte*



*Nota.* El gráfico presenta el porcentaje sobre si se cumple o no la garantía reparación integral. Elaboración Medina, A., (2021).

### Análisis

Conforme los resultados obtenidos a través del gráfico se puede evidenciar que el 80% del total de encuestados manifestaron que la FGE no brinda la garantía de reparación a

las víctimas de los delitos culposos de tránsito con resultado de muerte, esto se debe por los diferentes casos que han atravesado los juristas a lo largo de su carrera viendo una y otra vez como han sido vulnerados los derechos de ciertas personas, mientras que el 20% restante considera que si se brinda esta garantía debido a que existe normativa que se rige la institución agregado a ello, el derecho internacional ampara de cierta forma con una reparación integral a las víctimas.

Por tanto, da entender que el sistema es aún deficiente, que no existe un verdadero acompañamiento de las víctimas, y que a pesar de que existen normas y reglamentos que se deben acatar por parte de la fiscalía para asegurar salvaguardar la integridad física y psicológica de las víctimas que se encuentre en situación de riesgo como consecuencia de su participación en una causa penal de acción pública, en todas sus etapas, no se lo realiza en su totalidad, lo que puede ocasionar inclusive una revictimización hacia las mismas y aunque el factor del presupuesto sea una de las razones, pues considero que debería buscar otra iniciativa la fiscalía con el fin de no dejar desprotegida a la víctima.

### **PREGUNTA 3**

La tercera pregunta abierta abarca la siguiente interrogante ¿Cuál cree usted que es la causa de accidentes de tránsito que se generan en su mayoría en el Cantón Loja? las respuestas fueron multidimensionales y cuyo análisis dio un mayor entendimiento sobre los accidentes de tránsito.

### **Análisis**

La mayoría de los encuestados supieron manifestar que las causas de accidentes de tránsito se deben porque algunos conductores se encuentran manejando el vehículo bajo los efectos del alcohol o de algunas sustancias sujetas a fiscalización, otra causa es la irresponsabilidad, negligencia, inobservancia de los choferes profesionales y no profesionales, y no solo los conductores, también ocasionan accidentes son los peatones cuando cruzan las calles sin respetar la señalética en donde está establecida. La falta de

controles por parte de los agentes municipales de tránsito y de conductores que reinciden en los mismos delitos y no se hace nada por parte de los cuerpos legales para sancionarlos.

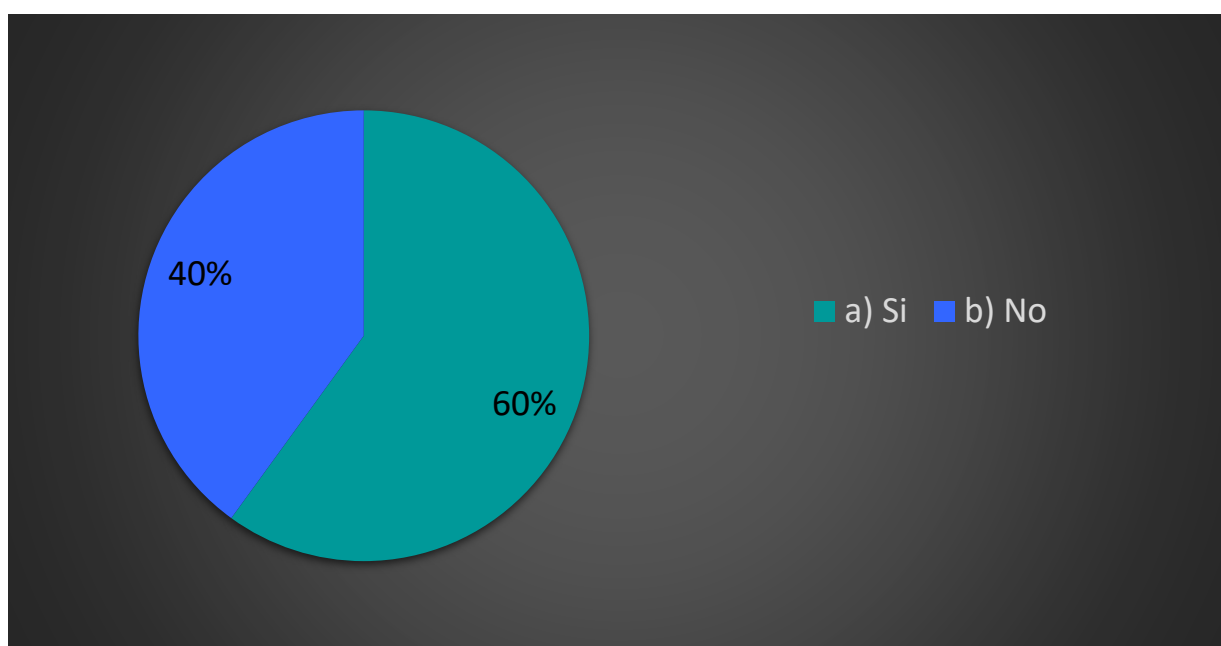
En resumen, existen muchos factores por los que se ocasionan accidentes de tránsito siendo la falta de señalización, tanto para los peatones como para los conductores, el exceso de velocidad, mal estado de las vías, la falta de educación de algunos conductores que tienen con el alcohol, el manejar en estado etílico o bajo alguna sustancia psicotrópica.

#### PREGUNTA 4

La cuarta pregunta se enfrasco de la siguiente manera ¿Conoce usted que reparación integral se da a las víctimas en delitos penales culposos de tránsito que tienen como resultado una persona fallecida? en ella se presentó lo siguiente.

#### Figura 3

*Reparaciones a las víctimas en delitos penales culposos con resultado de muerte*



*Nota.* El gráfico presenta el porcentaje de las encuestas realizadas a los abogados de la Ciudad de Loja. Elaboración Medina, A., (2021).

## **Análisis**

Los resultados proyectan que el 60% tienen conocimiento sobre la reparación integral que se les da a las víctimas en delitos penales culposos de tránsito con resultado de muerte, por lo que las reparaciones integrales suelen ser adecuadas conforme al delito cometido y el bien jurídico perjudicado.

Una de las reparaciones más manifestadas es el *pago pecuniario*, es el medio más factible puesto que si la víctima queda con problemas de pro vida por accidente de tránsito, una forma de restituir es de manera económica, así como gastos en salud, asistencia médica, etc.

Es importante recalcar que cuando a una persona se le ha vulnerado un bien jurídico protegido, y se le han afectado sus derechos, tiene consecuencias más allá de los tangible de las personas, es por esto que a veces se intenta restablecer un daño por medio de sanciones pecuniarias al responsable del daño infringido a una persona, como por ejemplo la restitución, la rehabilitación y una indemnización económica.

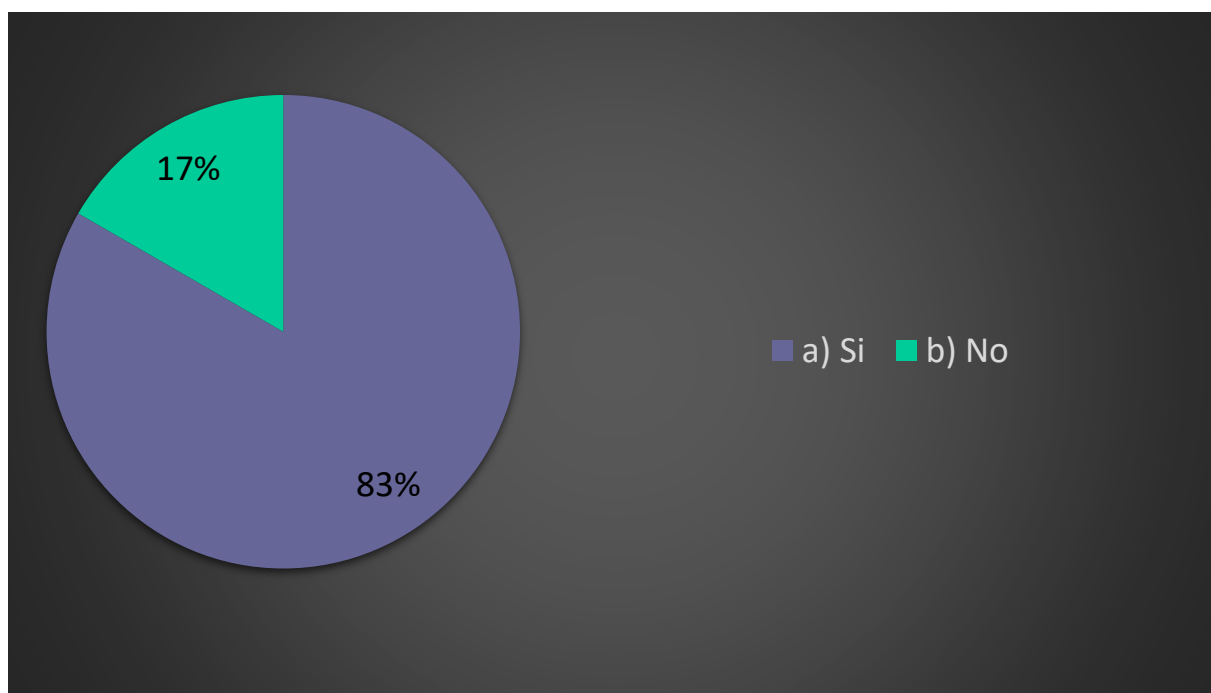
El 40% restante desconoce sobre la reparación que se les da a las víctimas en delitos de tránsito con resultado de muerte, ya que consideran que no existe ningún pago para reparar la pérdida de un ser querido.

## **PREGUNTA 5**

La quinta pregunta que se estableció a los encuestados es ¿Conoce usted cuáles son las sanciones por ocasionar un accidente de tránsito con resultado de muerte? en ella surgieron varias respuestas.

**Figura 4**

*Sanciones por ocasionar un accidente de tránsito con resultado de muerte*



*Nota.* El gráfico presenta el porcentaje de las encuestas realizadas a los abogados de la ciudad de Loja. Elaboración Medina, A., (2021).

**Análisis**

Los resultados observados indican que el 83% manifiestan que las penalizaciones se encuentran conforme lo dictamina el COIP dependiendo del tipo penal puede variar, como delitos culposos, pena privativa de libertad, suspensión de la licencia de conducir.

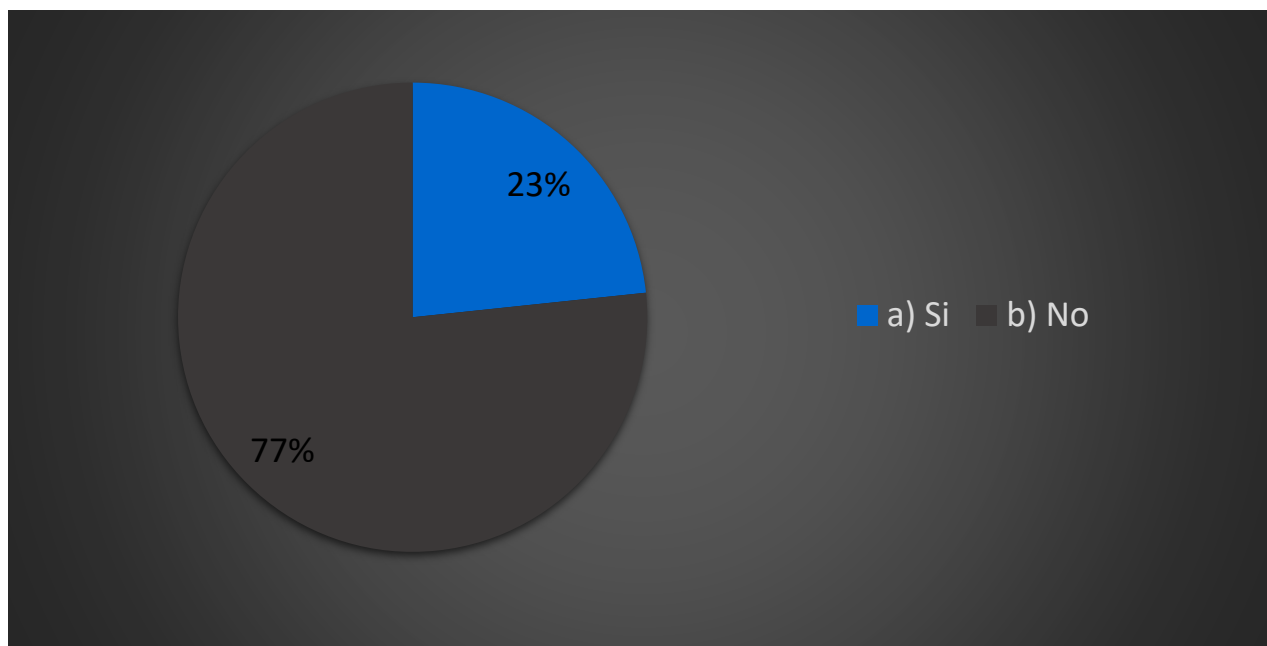
El 17% no conoce a fondo las sanciones por ocasionar un accidente de tránsito con resultado de muerte.

**PREGUNTA 6**

La sexta pregunta establecida en la encuesta es la siguiente ¿Considera usted que la correcta aplicación de la reparación integral garantiza la restitución del derecho vulnerado en forma integral? los resultados de dicha mención consta a continuación.

**Figura 5**

*Representación de si se garantiza el derecho vulnerado*



*Nota.* El gráfico presenta el porcentaje de las encuestas realizadas a los abogados de la ciudad de Loja. Elaboración Medina, A., (2021).

**Análisis**

Los resultados se interpretan que el 77% manifiestan que no, debido a que en la mayoría de casos que se dan muertes es imposible comparar una restitución con el derecho a la vida, a diferencia del 23% que consideran que si garantiza la restitución del derecho vulnerado, es decir el restitutio in integrum en todas las dimensiones.

Es importante recalcar que los accidentes de tránsito pueden ser a niños, jóvenes, adultos mayores etc., y que en los daños materiales puede haber una restitución del daño causado, sin embargo en la causa de accidente con muerte es muy difícil considerar una reparación del derecho vulnerado, es decir que en ciertos casos como la muerte, el derecho vulnerado que es la vida, no vuelve a su estado de origen, es irrenunciable porque la misma no tiene reparo, la reparación puede ayudar de cierta forma a la familia en caso de algún tipo de discapacidad, pero aun así el daño causado es irreparable.

Por tanto, se puede decir que aunque se aplique de manera correcta la reparación integral, esta no garantiza la restitución del derecho vulnerado como es la vida, derecho fundamental que lo vuelve irreparable y en caso de que el causante deje menores de edad esta reparación deberá cubrir sus gastos hasta que estos sean mayores de edad.

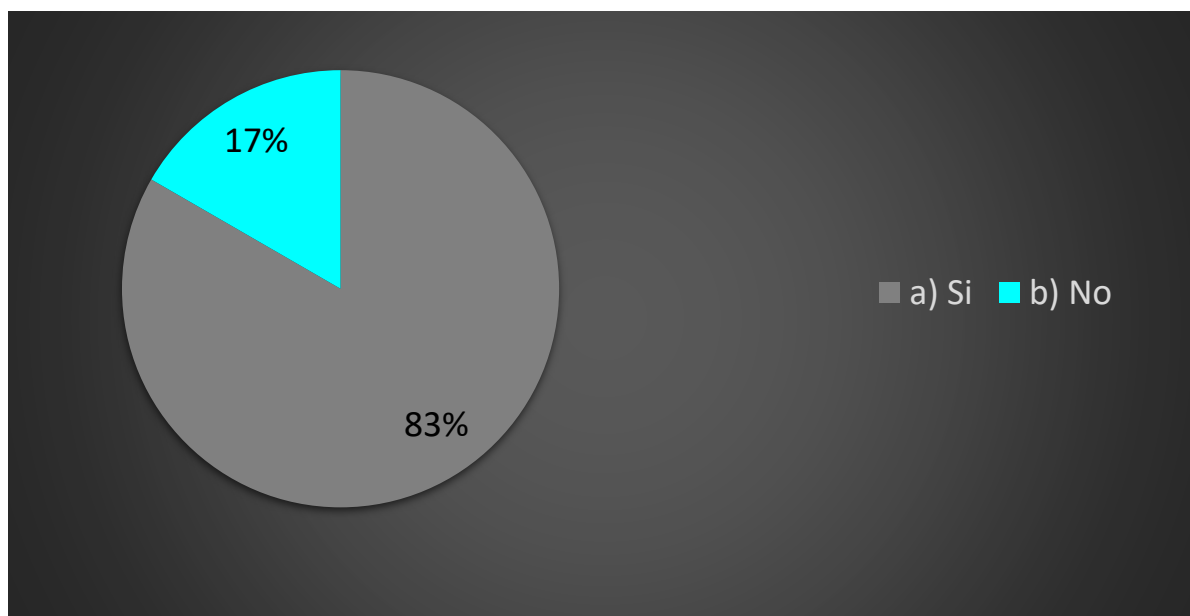
## PREGUNTA 7

La séptima pregunta que se estableció a los encuestados es ¿Considera usted que debería existir una norma que especifique la reparación integral a las víctimas en los delitos de tránsito con resultado de muerte?

A continuación se plasman los resultados de la presente interrogante.

### Figura 6

*Representación de si se debe incorporar una norma explícita a reparación integral*



*Nota.* El gráfico presenta el porcentaje de las encuestas realizadas a los abogados de la ciudad de Loja. Elaboración Medina, A., (2021).

### Análisis

Conforme los resultados obtenidos se puede evidenciar que el 83% consideran factible crear norma que especifique una reparación integral a la víctimas en los delitos con

resultado de muerte, porque en ciertos casos se aplica erróneamente lo que establece el COIP, porque se toma en generalidad los delitos y no específicamente en tránsito, mientras que el 17% consideran que no, debido a que la normativa penal le hace mención.

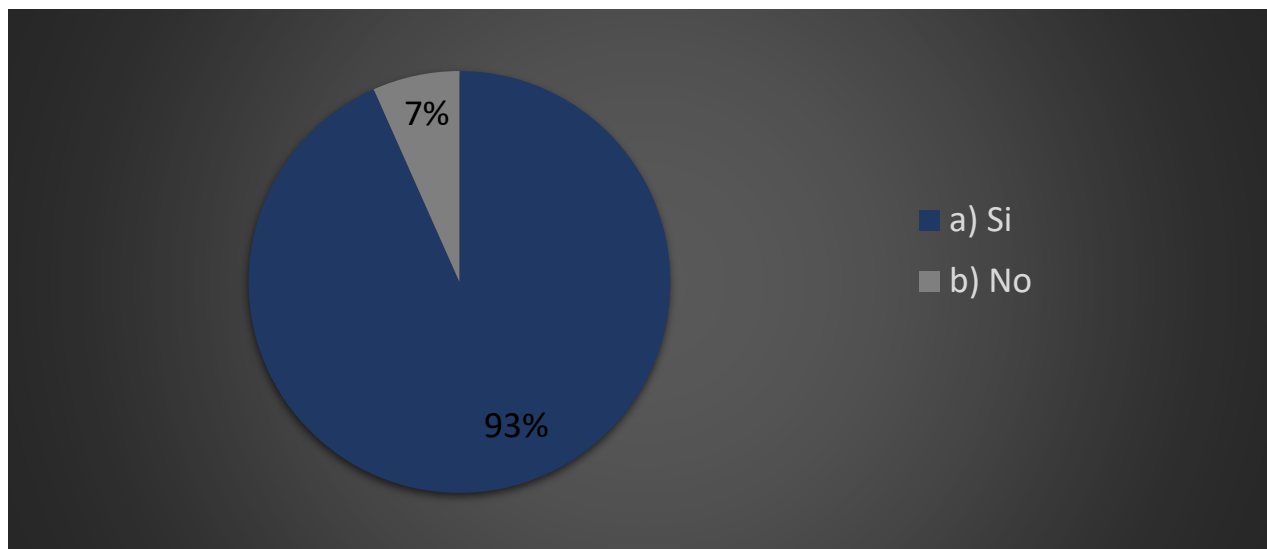
Al existir una norma que especifique la reparación integral a las víctimas en los delitos de tránsito con resultado de muerte daría mayor seguridad y reparación a la víctima al igual que a su familia, ya que sería una norma que consideraría la magnitud del daño causado, teniendo una mejor fundamentación en las causas de este índole y sin duda permitiría una mejor aplicabilidad por parte de los sujetos procesales y más aún para los jueces, quienes fijan la reparación integral en sentencia. Si bien es cierto, en algunos casos la persona que falleció tiene hijos y con la reparación integral se los ayudaría de cierta manera, pero jamás se les va a reparar el daño causado.

#### **PREGUNTA 8**

Se preguntó a los encuestados lo siguiente ¿Considera usted que debería existir una tabla mínima que especifique la reparación integral hacia la víctima en delitos de tránsito con resultado de muerte? a continuación se plasman los resultados de la presente interrogante.

**Figura 7**

*Representación sobre si es útil crear una tabla que especifique todo sobre reparación integral*



*Nota.* El gráfico presenta el porcentaje de las encuestas realizadas a los abogados de la ciudad de Loja. Elaboración Medina, A., (2021).

**Análisis**

En la gráfica se puede observar que el 93% de los encuestados consideran muy importante crear una tabla enfocado a la reparación integral, ya que la misma permitiría una mejor aplicabilidad de la ley y los operadores de justicia podrían resolver de forma técnica según fuere el caso, sancionando de manera proporcional a la persona implicada. La tabla sería una excelente herramienta y junto otros parámetros cumplirían los jueces con la facultad de reparar a la víctima en delitos de tránsito con resultado de muerte. En cambio, el 7% consideran no necesario crear una tabla, porque el COIP establece de cierta forma una sanción cuando ocurren esos delitos.

Conuerdo con la mayoría de encuestados en establecer una tabla aunque sea mínima, donde especifique y establezca una diferenciación de la reparación integral en delitos culposos de tránsito. De esa forma reorganizar la conciencia para los conductores cuando manejen un vehículo, si la pena es severa, pues el conductor tendría más cuidado al momento de circular en las vías. Además establecer porcentajes en la tabla se acopla a las realidades

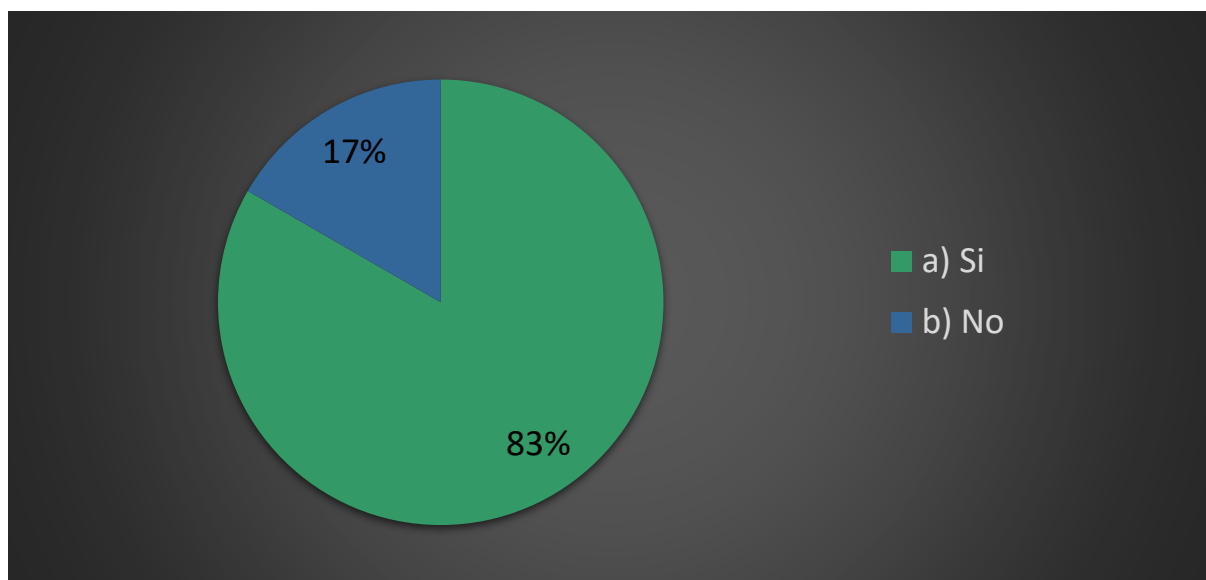
fácticas que se presenten en accidentes de tránsito con resultado de muerte, ya que en la práctica únicamente se aplica es la sana crítica para determinar la reparación integral siendo importante una tabla que pueda determinar la misma.

### PREGUNTA 9

La pregunta 9 que se estableció a los encuestados es ¿Conoce usted cuáles son los principios aplicados por los jueces para considerar la reparación integral? los resultados de dicha mención constan a continuación.

### Figura 8

*Principios aplicados por los Jueces*



*Nota.* El gráfico presenta el porcentaje de las encuestas realizadas a los abogados de la ciudad de Loja. Elaboración Medina, A., (2021).

### Análisis

El 83% de los encuestados resaltan que los jueces aplican principios constitucionales cuando emiten una sentencia, como: principio de razonabilidad, de proporcionalidad y dignidad de la persona. Para cumplir con la obligación de restituir a la víctima el Estado aplica principios de igualdad y de no discriminación que se destacan al momento de pagar la indemnización económica a la persona afectada. También principio de legalidad, tipicidad y

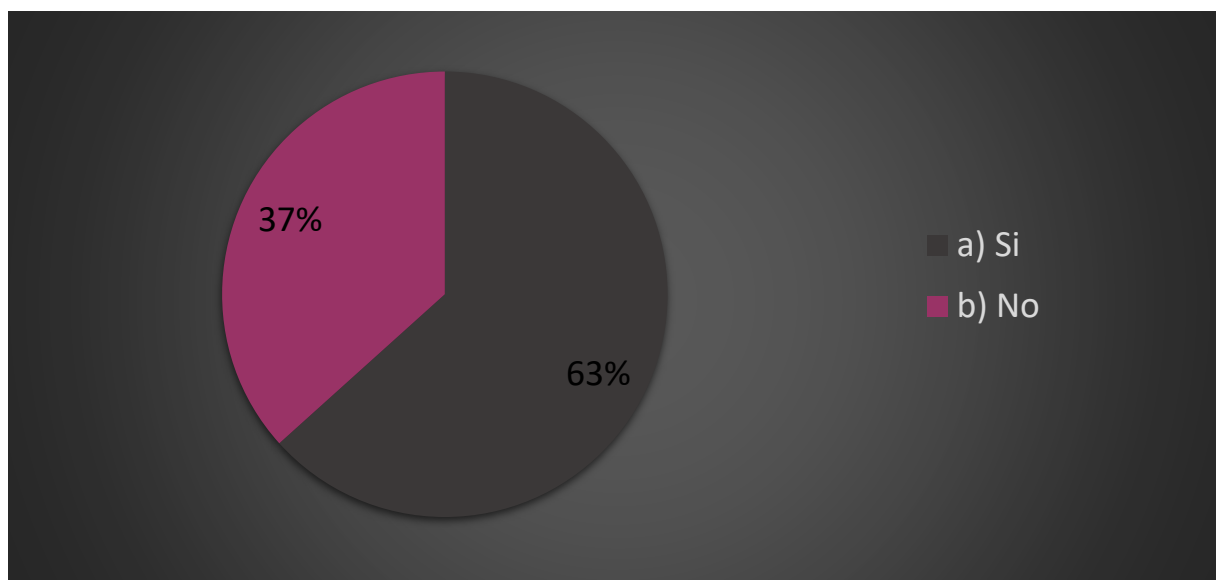
racionalidad. La mayoría de operadores de justicia resuelven acorde a la ley vigente, cumpliendo con las diligencias en cada procedimiento. El 17% restante no conocen del todo sobre que principios aplican los jueces en cuanto a la reparación integral.

### PREGUNTA 10

La décima pregunta abarca la subsiguiente interrogante ¿Conoce usted cuál es el impacto jurídico que tiene la reparación integral en el Código Orgánico Integral Penal? en ella surgieron varias respuestas.

### Figura 9

*Reparación integral en el COIP*



*Nota.* El gráfico presenta el porcentaje de las encuestas realizadas a los abogados de la ciudad de Loja. Elaboración Medina, A., (2021).

### Análisis

Los resultados se interpretan que el 63% conocen el impacto de la reparación integral en el COIP. La reparación integral es un acercamiento entre la víctima y el victimario, cuando se emite una sentencia se utiliza justicia punitiva penal. En caso de muerte en accidente de tránsito, es un delito de gran lesividad por el daño de gran magnitud ocasionado al bien jurídico protegido.

Al estar presente la pena como prevención general positiva en la normativa implica presencia en la reparación del derecho a la víctima. Por ello cuando se establece culpabilidad en la sentencia, los operadores de justicia identifican vulneración de derechos como el derecho a la vida y disponen inmediatamente reparación integral a la víctima o familiares. Pero la realidad es difícil determinar la reparación tomando en cuenta las circunstancias del hecho, y aunque los jueces emitan indemnización económica no siempre son pagos que se agilicen, más bien por el incumplimiento del mismo, la persona procesada paga pena carcelaria, perjudicando aún más el daño moral de la víctima o los familiares.

Mientras que el 37% desconocen el impacto jurídico de la reparación integral en el Código Orgánico Integral Penal, la desconfianza que arroja en ciertos casos, hace que la sociedad dude del sistema. La contribución no es suficiente y reparar el perjuicio en muchos casos no se cubre en su totalidad para las víctimas.

Pero la situación no solo es del Estado y leyes que imparte, es posición del pueblo también, de poder manifestarse para que se pueda cambiar o reformar nuestras leyes, convirtiéndolas más drásticas. Si la leyes son más severas, no se cometería muchos crímenes y los mismos no tendrían que ser reparados e indemnizados, como el presente trabajo de investigación llamado *“La reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja”*, no tendría que ser reparado si la sociedad tomaría conciencia del perjuicio que llega a ocasionar por infringir un delito de tránsito, es saber educar a un país en todo sus aspectos, que día tras día arroja numerosos índices de criminalidad, negligencia, etc., reforzarse las leyes generaría un gran cambio para Ecuador.

### **3.3. Discusión de resultados**

El propósito que se tuvo en un inicio del presente tema de investigación denominado *“La reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja”* era analizar de manera general si a la víctima o sus familiares se les reparaba por los

perjuicios ocasionados en el fallecimiento de una persona a consecuencia de un incidente de tránsito, es decir si se daba el cumplimiento total de la reparación integral en razón de una conducta delictiva culposa por parte del conductor. Así mismo saber si las diferentes instituciones que se encuentra a cargo de la Fiscalía del Cantón Loja, cumplen o no con el tratamiento y protección a las víctimas cuando se trata de delitos culposos de tránsito y finalmente determinar si los jueces aplican de manera correcta la reparación integral en sus resoluciones.

En el análisis de los resultados se pudo destacar aspectos muy relevantes y congruentes con la hipótesis del trabajo investigativo, resaltando lo que parece más problemático, pero sobre todo más insuficiente es que no se cumple a cabalidad con la reparación integral cuando se trata en accidentes de tránsito y esto se debe a factores como no aplicar correctamente la normativa ya que se los toma de manera general el tema de delitos y no específicamente en tránsito, así mismo evaluar la falta de ingresos que la víctima deja de recibir a causa del daño realizado por el delito tránsito.

Se pudo evidenciar que el daño moral es afectado entorno a la persona, que deja secuelas permanentes cuando pierden a un ser querido, pero sobre todo hay que resaltar que las sanciones no son suficientes para la persona procesada, porque hay situaciones que el implicado/a huye del lugar de los hechos y en ocasiones se van fuera del país, eso genera una total vulnerabilidad hacia las víctimas, porque no se les asegura una total reparación.

Por ello la importancia de establecer una norma que especifique una tabla mínima sobre la reparación integral que se debería dar a las víctimas cuando se trate de delitos culposos de tránsito con resultado de muerte, de esa forma la sociedad y los conductores tomarían la importancia de manejar con cuidado en las vías y evitar cualquier accidente de tránsito.

## Conclusiones

De acuerdo a los datos encontrados sobre la reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja y dando respuesta a la hipótesis y a los objetivos del presente trabajo se establecieron las siguientes conclusiones:

Analizando sobre el cumplimiento de la reparación integral de las víctimas en delitos penales culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja, se pudo concluir que la reparación integral es muy limitada y que el aparataje del Estado se ve imposibilitado no solo por la infraestructura sino también por presupuesto, no hay recursos por parte de fiscalía, existe un déficit de fiscales, así mismo no hay capacitación y demás factores que impiden que se cumpla la garantía de la reparación, además, la fiscalía no pone en práctica todos los sistemas que tenemos de protección a las víctimas, trabajando en algunos casos a su conveniencia e importancia del mismo.

En base a los resultados se pudo evidenciar que no se realizan los seguimientos respectivos a las causas de delitos culposos de tránsito con resultado de muerte. No se brinda una protección correcta a las víctimas, esto conlleva a que no existe una debida protección hacia las mismas puesto que, al tener mucha carga laboral en la fiscalía no puede sistematizar a ciertas personas, esas acciones hacen que la víctima desista de continuar con su proceso quedando en estado de indefensión.

Asimismo, se ha observado que la reparación integral hacia los familiares de la víctima no es suficiente cuando se trata de delitos de tránsito, debido a que no solo se sufre daños materiales sino también daño moral, afectando a la personalidad de las personas, un dolor incuantificable infringido a los familiares a consecuencia del accidente de tránsito, de ahí la importancia que el juzgador pueda establecer una reparación justa, tomando en cuenta el tipo de delito, el daño ocasionado a la víctima y el daño psicológico que pueda subsistir de por vida en su mente.

### **Recomendaciones**

Que el Estado pueda brindar mayor presupuesto para la Fiscalía General del Estado, con la finalidad de mejorar los diferentes programas que se encuentran representando la misma, dar mayor capacitación y de esta manera los profesionales de la Ciudad de Loja puedan ofrecer mejor asistencia hacia las víctimas.

El Estado ecuatoriano se encuentra en la obligación de hacer cumplir los derechos de las víctimas, por ello es necesario dar seguimiento minuciosamente los diferentes casos que se presenten. Para evitar la carga laboral por parte de fiscalía, es prudente que se establezca en el COIP una tabla mínima que especifique la reparación integral hacia la víctima/as, con una clara explicación de su aplicación, con la finalidad de que la misma cumpla el criterio de integralidad requerido.

En cuanto a la reparación hacia los familiares de la víctima, de acuerdo a la gravedad del caso, el juzgador debe evaluar una reparación justa, ya que cuando se trata de accidentes de tránsito y resulte un herido o el fallecimiento de la persona, en la mayoría de los casos el autor del delito huye del lugar de los hechos, por ello es importante que los operadores de justicia tomen en cuenta el daño moral que los familiares deben atravesar cuando ocurren esos eventos. Al existir una norma que especifique la reparación integral en delitos de tránsito con resultado de muerte, los operadores de justicia del Cantón Loja podrían establecer de mejor manera y determinar las clases de tipo de reparación al daño causado. Con una ley severa los conductores tomarían mayor conciencia y manejarían con precaución en la carretera.

## Referencias

- Aportes Andinos 35., (2014). *Sentencia sobre Reparación Integral de Derechos Humanos*.  
<file:///C:/Users/TOSHIBA/Downloads/555-Texto%20del%20art%C3%ADculo-2127-1-10-20181004.pdf>
- AutoScout24., (2018). *Evolución del automóvil*.  
<https://www.autoscout24.es/informacion/asesor/especial/evolucion-del-automovil/>
- Código Orgánico Integral Penal [COIP]. *Artículo 77, 78, 371, 376, 377, 378*. Registro Oficial Suplemento 180 de 10 de febrero de 2014. Última modificación: 17 de febrero de 2021 (Ecuador).  
[https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP\\_act\\_feb-2021.pdf](https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/03/COIP_act_feb-2021.pdf)
- Constitución de la República del Ecuador [Const.]. *Artículo 11, 78, 86*. Registro Oficial 449 de 20 de octubre de 2008 (Ecuador).
- Convención Americana sobre Derechos Humanos, (s.f.).  
<https://www.cidh.oas.org/basicos/spanish/basicos2.htm>
- Corte Interamericana de Derechos Humanos (s.f.). *Ficha Técnica: Ximenes Lopes Vs. Brasil*.  
[https://www.corteidh.or.cr/CF/jurisprudencia2/ficha\\_tecnica.cfm?nld\\_Ficha=319](https://www.corteidh.or.cr/CF/jurisprudencia2/ficha_tecnica.cfm?nld_Ficha=319)
- Estudio Jurídico “Suárez-Hidalgo” (2019). *Juicio Penal de Tránsito*.  
[http://doc.corteconstitucional.gob.ec:8080/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/6541ee0c-1d8c-4f18-a9ff-0e0f29be740d/demanda\\_2066-19-ep.pdf?quest=true](http://doc.corteconstitucional.gob.ec:8080/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/6541ee0c-1d8c-4f18-a9ff-0e0f29be740d/demanda_2066-19-ep.pdf?quest=true)
- Estudio Jurídico, (2015). *Juicio Penal de Tránsito*.  
[http://doc.corteconstitucional.gob.ec:8080/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/6541ee0c-1d8c-4f18-a9ff-0e0f29be740d/demanda\\_2066-19-ep.pdf?quest=true](http://doc.corteconstitucional.gob.ec:8080/alfresco/d/d/workspace/SpacesStore/6541ee0c-1d8c-4f18-a9ff-0e0f29be740d/demanda_2066-19-ep.pdf?quest=true)
- Fiscalía General del Estado. (2019). FGE. *Sentencia para conductor que ocasiono accidente con saldo mortal*. <https://www.fiscalia.gob.ec/sentencia-para-conductor-que-ocasiono-accidente-con-saldo-mortal/>

García, G., (2018). *Tipos de accidentes de tránsito*. <https://www.pruebaderuta.com/tipos-de-accidentes-de-transito.php>

García, J., (2014). *Tratados internacionales de Derechos Humanos: Diferencias con otros Tratados*. <https://www.derechoecuador.com/tratados-internacionales-de-derechos-humanos-diferenciacion-con-otros-tratados>

Ledesma, H., (2020). *El agotamiento de los recursos internos en el sistema interamericano de protección de los derechos humanos*. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r22020.pdf>

Ley Orgánica de Garantías jurisdiccionales y control constitucional, (2009). [https://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic4\\_ecu\\_org2.pdf](https://www.oas.org/juridico/PDFs/mesicic4_ecu_org2.pdf)

Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial [LOTTTSV.]. *Artículo 106, 147, 165*. Registro Oficial Suplemento 398 de 07 de agosto de 2008. Última modificación: 21 de agosto 2018. (Ecuador). <https://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2019/02/3Ley-Organica-de-Transporte-Terrestre-Transito-y-Seguridad-Vial.pdf>

Loor, Y., (2020). *Reparación Integral en materia constitucional*. <https://www.derechoecuador.com/reparacion-integral-en-materia-constitucional#:~:text=La%20reparaci%C3%B3n%20por%20el%20da%C3%B1o,co n%20los%20hechos%20del%20caso>.

Naciones Unidas. Derechos Humanos (2021). *Declaración sobre principios fundamentales de justicia para las víctimas de delitos y abuso de poder*. <https://www.ohchr.org/sp/professionalinterest/pages/victimsofcrimeandabuseofpower.aspx>

Nash, C., (s.f.). *Las reparaciones ante la Corte Interamericana de Derechos Humanos (1988-2007)*. <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r15428.pdf>

- Patiño, A., (2010). *Las Reparaciones simbólicas en escenarios de justicia transicional*.  
<https://www.corteidh.or.cr/tablas/r27292.pdf>
- Pérez, D., (2020). *Delitos culposos de tránsito*. DerechoEcuador.com.  
<https://derechoecuador.com/delitos-culposos-de-transito>
- Perfil Criminológico (2014). *Delitos de Tránsito* (España).  
<https://www.fiscalia.gob.ec/images/PerfilCriminologico/criminologico9.pdf>
- Quinchuela, C., (2017). *La infracción de tránsito en el COIP*.  
<https://www.derechoecuador.com/la-infraccion-de-transito-en-el-coip>
- Real Academia Española. (2021). *Reparación*. Obtenido de Diccionario de la Lengua Española (Edición 23).
- RICCSH Revista Iberoamericana de las Ciencias Sociales y Humanísticas., (2015).  
*Procedimientos especiales en el proceso penal oral*.  
<https://www.redalyc.org/pdf/5039/503950656002.pdf>
- Samabche, J., (2019). *Teoría del delito*. <https://www.derechoecuador.com/teoria-del-delito>
- Solís, M., (2018). *Reparación a víctimas de violación de derechos humanos y crímenes de lesa humanidad en Ecuador*.  
<https://revistas.flacsoandes.edu.ec/iconos/article/view/2826/2727>
- Steiner, C., Uribe, P., (2014). *Convención Americana sobre Derechos Humanos comentada*.  
<https://www.corteidh.or.cr/tablas/30237.pdf>
- Vlex Ecuador., (2021). *La víctima en el código orgánico integral penal*.  
<https://vlex.ec/vid/victima-codigo-organico-integral-682467049>

## Apéndice

### Apéndice 1: Modelo de encuesta en línea

← → ↻ docs.google.com/forms/d/1-7EK8BMHWdC3IkGm0PO7B5-mrQisstyXzMrSFz8uyLs/edit

Formulario sin título

Preguntas Respuestas 30



UNIVERSIDAD TÉCNICA PARTICULAR DE LOJA  
*La Universidad Católica de Loja*  
FACULTAD DE DERECHO

### La reparación integral en los delitos culposos de tránsito con muerte en el Cantón Loja

La presente encuesta esta orientada a mi trabajo de investigación, la misma que tiene como objeto analizar si en los delitos culposos de tránsito con resultado de muerte se cumple la reparación integral a las víctimas, siendo un tema delicado y merece una correcta aplicabilidad de la ley.

Por favor marcar la opción lo que corresponda. Le agradezco de antemano la información brindada.

#### Género

Género \*

- Masculino
- Femenino

#### Cargo que desempeña

Cargo que desempeña \*

- Fiscal
- Abogado
- Asistente Legal
- Juez

## PREGUNTA 1

1. ¿Conoce usted en que códigos de la legislación ecuatoriana se encuentran los derechos de las víctimas en delitos tránsito? \*

- a. Constitución de la República del Ecuador
- b. Código Orgánico Integral Penal
- c. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial
- d. Tratados y Convenios Internacionales
- e. Todas las anteriores



## PREGUNTA 2

2. ¿Usted cree que la Fiscalía General del Estado brinda la garantía de reparación a las víctimas de los delitos culposos de tránsito con muerte? \*

- Si
- No

## PREGUNTA 3

3. ¿Cuál cree usted que es la causa de accidentes de tránsito que se generan en su mayoría en el Cantón Loja? \*

Texto de respuesta larga

---



#### PREGUNTA 4

4. ¿Conoce usted que reparación integral se da a las víctimas en delitos penales culposos de tránsito que tienen como resultado una persona fallecida? \*

- Si
- No



#### PREGUNTA 5

5. ¿Conoce usted cuáles son las sanciones por ocasionar un accidente de tránsito con resultado de muerte? \*

- Si
- No



#### PREGUNTA 6

6. ¿Considera usted que la correcta aplicación de la reparación integral garantiza la restitución del derecho vulnerado en forma integral? \*

- Si
- No



#### PREGUNTA 7

7. ¿Considera usted que debería existir una norma que especifique la reparación integral a las víctimas, en los delitos de tránsito con resultado de muerte? \*

- Si
- No



## PREGUNTA 8

8. ¿Considera usted que debería existir una tabla mínima que especifique la reparación integral hacia la víctima en delitos de tránsito con resultado de muerte? \*

- Si
- No



## PREGUNTA 9

9. ¿Conoce usted cuales son los principios aplicados por los jueces para considerar la reparación integral? \*

- Si
- No



## PREGUNTA 10

10. ¿Conoce usted que impacto jurídico tiene la reparación integral en el Código Orgánico Integral Penal? \*

- Si
- No



¡Gracias por su valioso tiempo!

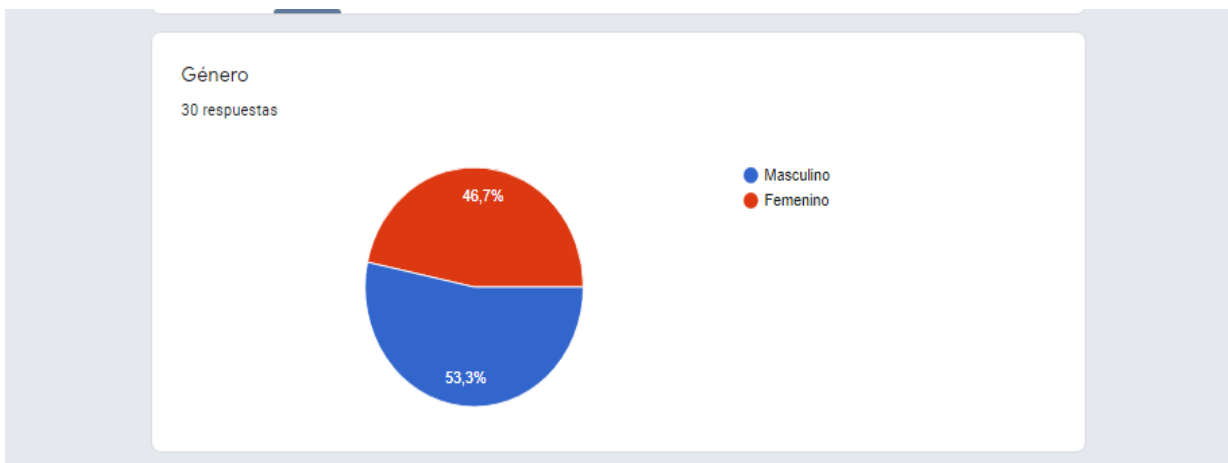
Descripción (opcional)



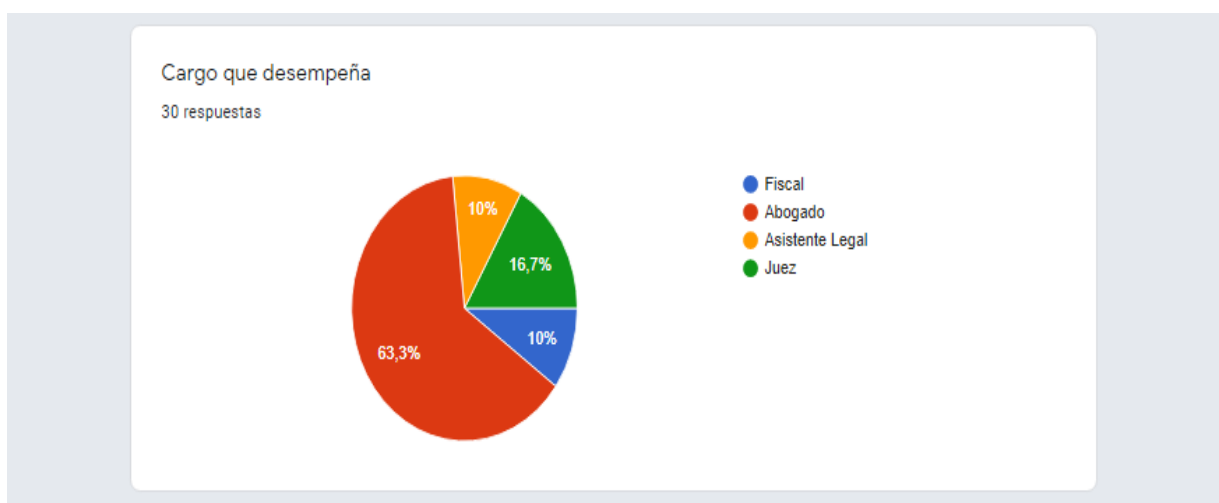
## Apéndice 2: Resultados de las encuestas establecidas a los profesionales del derecho



### Género



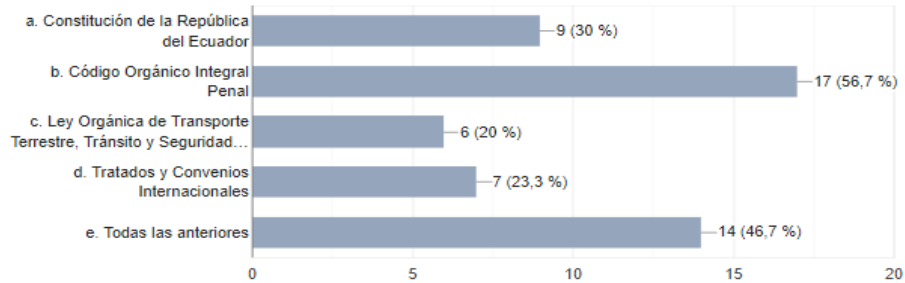
### Cargo que desempeña



## PREGUNTA 1

1. ¿Conoce usted en que códigos de la legislación ecuatoriana se encuentran los derechos de las víctimas en delitos tránsito?

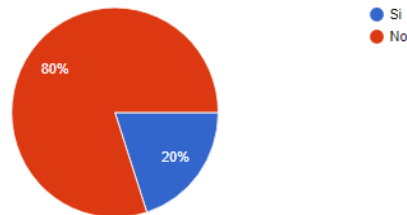
30 respuestas



## PREGUNTA 2

2. ¿Usted cree que la Fiscalía General del Estado brinda la garantía de reparación a las víctimas de los delitos culposos de tránsito con muerte?

30 respuestas



## PREGUNTA 3

3. ¿Cuál cree usted que es la causa de accidentes de tránsito que se generan en su mayoría en el Cantón Loja?

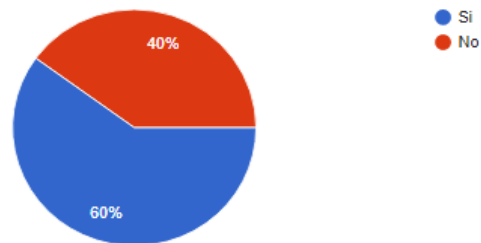
30 respuestas

- Imprudencia
- Alcohol
- Imprudencia
- El consumo de alcohol
- Por conducir en estado etílico
- Encontrarse bajo el efecto de alcohol o sustancias sujetas a fiscalización
- El alcohol
- La imprudencia del conductor
- Por no tener una buena señalización o exceso de velocidad

#### PREGUNTA 4

4. ¿Conoce usted que reparación integral se da a las víctimas en delitos penales culposos de tránsito que tienen como resultado una persona fallecida?

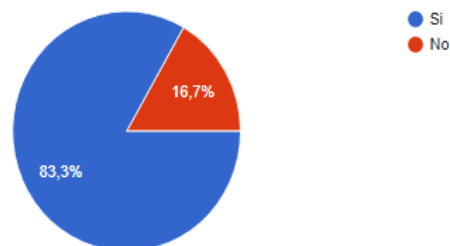
30 respuestas



#### PREGUNTA 5

5. ¿Conoce usted cuáles son las sanciones por ocasionar un accidente de tránsito con resultado de muerte?

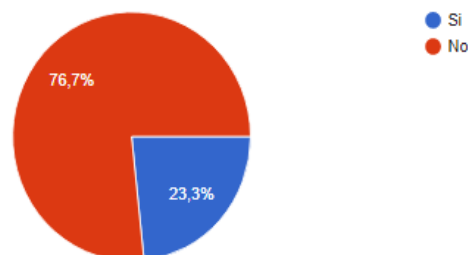
30 respuestas



#### PREGUNTA 6

6. ¿Considera usted que la correcta aplicación de la reparación integral garantiza la restitución del derecho vulnerado en forma integral?

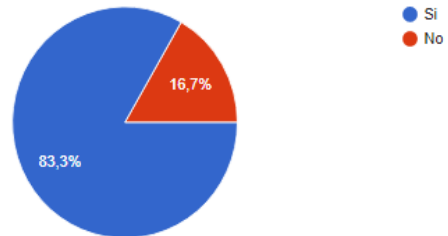
30 respuestas



## PREGUNTA 7

7. ¿Considera usted que debería existir una norma que especifique la reparación integral a las víctimas, en los delitos de tránsito con resultado de muerte?

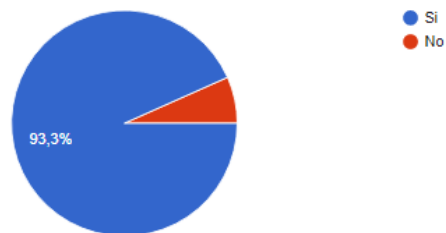
30 respuestas



## PREGUNTA 8

8. ¿Considera usted que debería existir una tabla mínima que especifique la reparación integral hacia la víctima en delitos de tránsito con resultado de muerte?

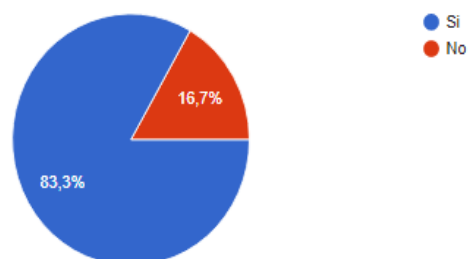
30 respuestas



## PREGUNTA 9

9. ¿Conoce usted cuales son los principios aplicados por los jueces para considerar la reparación integral?

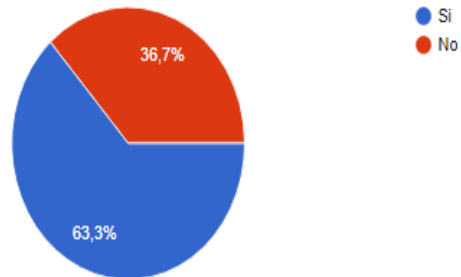
30 respuestas



## PREGUNTA 10

10. ¿Conoce usted que impacto jurídico tiene la reparación integral en el Código Orgánico Integral Penal?

30 respuestas



¡Gracias por su valioso tiempo!