



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO**  
**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES**  
**CARRERA DE DERECHO**

**TEMA:**

---

**“LA SEGURIDAD JURÍDICA Y LA REPARACIÓN INTEGRAL A LAS  
VÍCTIMAS DE DELITOS PENALES DE TRÁNSITO”**

---

Trabajo Final de Titulación Previo a la Obtención del Título de Abogado de los  
Tribunales y Juzgados de la República del Ecuador

**Autor:**

Carlos Andrés Muyolema Tixe

**Tutor:**

Ab. Mg. Ramiro Tite

**Ambato-Ecuador**

**2022**

**A. PÁGINAS PRELIMINARES**

---

**“LA SEGURIDAD JURÍDICA Y LA REPARACIÓN INTEGRAL A LAS  
VÍCTIMAS DE DELITOS PENALES DE TRÁNSITO”**

---

## **APROBACIÓN DEL TUTOR**

Yo, Ab. Mg. Ramiro Tite, en calidad de Tutor del Trabajo de Titulación denominado: **“LA SEGURIDAD JURÍDICA Y LA REPARACIÓN INTEGRAL A LAS VÍCTIMAS DE DELITOS PENALES DE TRÁNSITO”**, certifico que el mismo fue elaborado por el señor Carlos Andrés Muyolema Tixe, Egresado de la Carrera de Derecho de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales de la Universidad Técnica de Ambato, previo a la obtención del título de Abogado de los Juzgados y Tribunales de la República del Ecuador; y considerando que el trabajo de investigación presentado cumple con todos los requisitos técnicos, metodológicos, científicos, jurídicos y reglamentarios, razón por la cual autorizo su presentación ante el organismo pertinente con la finalidad que sea evaluado por parte de la Comisión calificadora designada por el Honorable Consejo Directivo para su correspondiente estudio y calificación.

Ambato, 11 de Febrero de 2022



Firmado electrónicamente por:

**SEGUNDO  
RAMIRO**

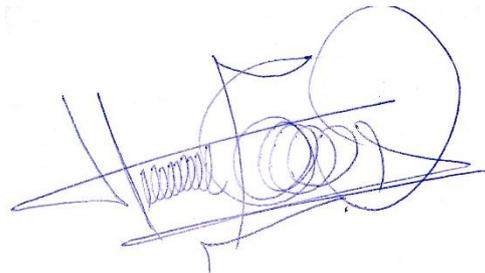
---

**Ab. Mg. Ramiro Tite  
TUTOR**

## **AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN**

Yo, Carlos Andrés Muyolema Tixe, manifiesto que los criterios emitidos en el trabajo de investigación **“LA SEGURIDAD JURÍDICA Y LA REPARACIÓN INTEGRAL A LAS VÍCTIMAS DE DELITOS PENALES DE TRÁNSITO”**, como también los contenidos, ideas, análisis, conclusiones y propuestas son de mi autoría con lo cual se constituye como un trabajo original basado en estudios previos realizados durante mi formación académica, revisión de fuentes doctrinarias y bibliográficas. Además, los diversos criterios, conclusiones y recomendaciones expuestos son de exclusiva responsabilidad del autor.

Ambato, 11 de Febrero de 2022



**Carlos Andrés Muyolema Tixe**

**CC. 185071853-5**

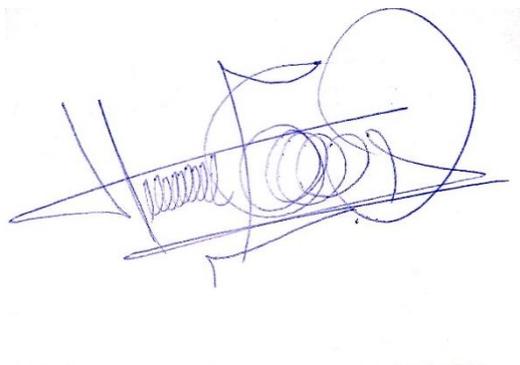
**AUTOR**

## **DERECHOS DE AUTOR**

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga del presente trabajo de investigación un documento disponible para consulta en los procesos de investigación, conforme se determina en los normativos internos de la Institución.

Cedo de manera plena los derechos de autor de mi trabajo de tesis con fines investigativos y de difusión del conocimiento, además apruebo la reproducción total o parcial conforme las regulaciones universitarias; esto siempre y cuando no presente una ganancia económica y se realice en respeto a los derechos del autor.

Ambato, 11 de Febrero de 2022

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and lines, positioned above the author's name.

**Carlos Andrés Muyolema Tixe**

**CC. 185071853-5**

**AUTOR**

## **APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO**

Los Miembros de La Comisión de Estudio y Calificación del Informe del Trabajo de titulación, **APRUEBAN** el Trabajo de Investigación sobre el tema: **“LA SEGURIDAD JURÍDICA Y LA REPARACIÓN INTEGRAL A LAS VÍCTIMAS DE DELITOS PENALES DE TRÁNSITO”**, presentado por el señor, Carlos Andrés Muyolema Tixe, egresado de la Carrera de Derecho, de conformidad con el Reglamento de Graduación para obtener el Título Terminal de Tercer Nivel de la Universidad Técnica de Ambato. Autorizando su presentación ante los organismos correspondientes.

Para constancia firman:

.....  
Presidente

.....  
Miembro

.....  
Miembro

## DEDICATORIA

Después de haber recorrido un largo camino universitario el presente Trabajo Investigativo, se lo dedico a mi madre Martha Tixe por saber guiarme y ejercer la ardua labor de serlo todo para mí, por ser mi fuente de admiración e inspiración diaria, por saber cuidarme y creer diariamente en mí, aun en los días en los que pensé que no podía más, sin su compañía y sabios consejos no hubiera podido lograr cada paso importante de mi vida ni convertirme en lo que soy.

A mamita Rosi mi abuelita por brindarme su amor incondicional, mi segunda madre, por sus cuidados, apoyo, ayuda y consejos que me brinda en cada momento, por siempre estar orgullosa de cada meta cumplida en mi vida.

A mis hermanas Lorena y María José por acompañarme en este largo camino, por ser mi pilar fundamental y compañía.

En memoria de mi abuelito Andrés Tixe, por ser un hombre ejemplar, recto, correcto y sabio, mi ejemplo a seguir, quien desde el cielo me observa, cuida, protege, por quien llevo orgullosamente mi nombre e ideales.

Para ellos va dedicado todo el esfuerzo que está plasmado en cada página de este trabajo de investigación.

**Andrés M. Tixe**

## AGRADECIMIENTO

Agradezco infinitamente a Dios por cada día de vida y por estar siempre junto a mí cuidándome, protegiéndome y guiándome, de la misma manera a mis mejores amigos y compañeros de clase Christian, Freddy y Jorge por compartir tantos momentos gratos, sin ustedes mi vida universitaria no hubiera sido la misma.

De manera especial a Diana y Estefanía por todos los buenos momentos compartidos; y Jessica Guashca por todas las anécdotas, compañía, consejos y muy buenos recuerdos de tantos buenos momentos compartidos que siempre llevo conmigo.

Agradezco al grupo de Investigación conformado por los docentes: Ángel Sailema, Galo Masabanda, y Mauricio Tamayo, quienes han ejecutado el proyecto de Investigación: **“SEGURIDAD VIAL, POLÍTICAS PÚBLICAS Y VICTIMOLOGÍA EN EL DISTRITOS 1 DE TUNGURAHUA”**, aprobado según resolución No. 1528-CU-P-2018 de fecha 25 de julio del 2018, el mismo que sirvió como base para presentar el presente trabajo de Investigación, mismo que fue vinculado a dicho proyecto, y tuve como Tutor Docente al Dr. Galo Masabanda.

Mi agradecimiento sincero a mi tutor, Ab. Mg. Ramiro Tite, por su labor como docente y por compartir sus conocimientos en la realización del presente trabajo investigativo.

**Andrés M. Tixe**

## INDICE GENERAL DE CONTENIDOS

<b>A. PÁGINAS PRELIMINARES</b> .....	ii
<b>APROBACIÓN DEL TUTOR</b> .....	iii
<b>AUTORÍA DEL TRABAJO DE TITULACIÓN</b> .....	iv
<b>DERECHOS DE AUTOR</b> .....	v
<b>APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO</b> .....	vi
<b>DEDICATORIA</b> .....	vii
<b>AGRADECIMIENTO</b> .....	viii
<b>INDICE DE ILUSTRACIONES</b> .....	xii
<b>INDICE DE TABLAS</b> .....	xiii
<b>RESUMEN</b> .....	xiv
<b>ABSTRACT</b> .....	xv
<b>B. CONTENIDOS</b> .....	1
<b>CAPITULO I</b> .....	1
<b>1. MARCO TEÓRICO</b> .....	1
<b>TEMA DE INVESTIGACIÓN</b> .....	1
<b>1.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS</b> .....	1
<b>1.2 Seguridad Jurídica</b> .....	1
<b>1.3 Reparación Integral</b> .....	3
<b>1.2 CONTEXTUALIZACIÓN</b> .....	3
<b>Contextualización Macro</b> .....	3
<b>Contextualización Meso</b> .....	4
<b>Contextualización Micro</b> .....	6
<b>1.3 CONTENIDOS</b> .....	8
<b>1.3.1 Marco Referencial</b> .....	8
<b>1.4 Marco Conceptual</b> .....	10

<b>Seguridad Jurídica</b> .....	10
<b>Accidente de Tránsito</b> .....	11
<b>Reparación Integral</b> .....	11
<b>Víctima</b> .....	12
<b>1.5 FUNDAMENTACIÓN</b> .....	13
<b>1.5.1 Filosófica</b> .....	13
<b>1.5.2 Doctrina</b> .....	13
<b>1.6 Legal</b> .....	16
<b>1.6.1 Constitución de la República del Ecuador</b> .....	16
<b>1.6.2 Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional</b> . 20	
<b>1.6.3 Código Orgánico Integral Penal</b> .....	23
<b>Victima</b> .....	23
<b>Derechos de las víctimas</b> .....	24
<b>La finalidad de la pena</b> .....	24
<b>Reparación Integral</b> .....	25
<b>Indemnizaciones</b> .....	26
<b>Los mecanismos de reparación integral establecidos en el Código Orgánico Integral Penal</b> .....	26
<b>1.7 Accidentes de tránsito</b> .....	36
<b>1.7.1 Muertes registradas por accidentes de Tránsito</b> .....	36
<b>1.7.2 Muertes por accidentes de tránsito en 2020-2021 (comparación por provincias)</b> .....	38
<b>1.7.3 Tipos de vehículos involucrados en fallecimientos</b> .....	39
<b>1.7.4 Fallecidos según el tipo de servicio del vehículo implicado</b> .....	40
<b>1.7.5 Causas de siniestros</b> .....	41
<b>1.8 Análisis de casos relevantes</b> .....	42
<b>1.9 Análisis desde el derecho comparado</b> .....	43
<b>1.10 Objetivos</b> .....	47
<b>1.10.1 Objetivo General</b> .....	47
<b>1.10.2 Objetivos Específicos</b> .....	47

<b>CAPITULO II</b> .....	48
<b>2 MARCO METODOLÓGICO</b> .....	48
<b>2.1 Materiales</b> .....	48
<b>2.2 Métodos</b> .....	49
<b>2.3 Nivel o tipo de Investigación</b> .....	50
<b>2.4 Métodos de Investigación</b> .....	51
<b>2.5 Fuentes para la recolección de Información</b> .....	52
<b>2.6 Técnicas e Instrumentos de Investigación</b> .....	54
<b>CAPITULO III</b> .....	57
<b>3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN</b> .....	57
<b>3.1 Análisis y discusión de encuestas realizadas</b> .....	57
<b>CAPITULO IV</b> .....	71
<b>4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	71
<b>4.1 Conclusiones</b> .....	71
<b>4.2 Recomendaciones</b> .....	72
<b>C. MATERIALES Y REFERENCIAS</b> .....	73
<b>1. REFERENCIAS</b> .....	73
<b>2. ANEXOS</b> .....	77
<b>Anexo 1 Fotografías</b> .....	77
<b>Anexo 2 Encuesta</b> .....	79
<b>Anexo 3 Entrevista</b> .....	81

## INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1 Muertes registradas en 2020 .....	38
Ilustración 2 Vehículos involucrados 2020-2021 .....	39
Ilustración 3 Tipo de servicio.....	40
Ilustración 4 Siniestros Enero-Junio .....	41
Ilustración 5 Delitos penales de tránsito con resultado de muerte .....	58
Ilustración 6 El principio de seguridad jurídica y su aplicabilidad en materia de tránsito.....	59
Ilustración 7 El principio de reparación integral y su aplicabilidad en materia de tránsito.....	61
Ilustración 8 Cumplimiento del principio de reparación integral .....	63
Ilustración 9 ¿El principio de reparación integral resarce el daño a las víctimas? ....	64
Ilustración 10 ¿En el país debería existir una norma que establezca la reparación integral en los delitos de tránsito?.....	66
Ilustración 11 Sanciones .....	67
Ilustración 12 ¿Conoce usted cuáles son sus derechos y como acogerse a ellos en un conflicto de tránsito?.....	68
Ilustración 13¿El Estado debe establecer políticas públicas encaminadas a la protección de derechos de las víctimas de delitos de tránsito? .....	69
Ilustración 14 Creación de un proyecto de ley.....	70

## INDICE DE TABLAS

<b>Tabla 1</b> .....	36
<b>Tabla 2</b> .....	42
<b>Tabla 3</b> .....	43
<b>Tabla 4</b> .....	45
<b>Tabla 5</b> .....	48
<b>Tabla 6</b> .....	56
<b>Tabla 7</b> .....	57
<b>Tabla 8</b> .....	59
<b>Tabla 9</b> .....	60
<b>Tabla 10</b> .....	62
<b>Tabla 11</b> .....	64
<b>Tabla 12</b> .....	65
<b>Tabla 13</b> .....	66
<b>Tabla 14</b> .....	67
<b>Tabla 15</b> .....	68
<b>Tabla 16</b> .....	69

## RESUMEN

Las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito se han incrementado en los últimos años y con ello han surgido irregularidades, en cuanto al manejo de la situación y entorno de las víctimas, como la aplicación de penas y sanciones dirigidas a los responsables, actualmente el Ecuador cuenta con el Código Orgánico Integral Penal el mismo que se encuentra vigente para el ámbito penal y tránsito, aun así no ha podido contribuir a que los altos índices de accidentes de tránsito y por ende las víctimas de los mismos disminuyan lo que demuestra que no existe una cultura de educación vial, ni tampoco las sanciones y constantes reformas han sido suficientes.

En el Ecuador se ha implementado en su sistema de justicia penal la reparación integral, la misma que forma parte de los derechos constitucionales que poseen las víctimas, en el Código Orgánico Integral Penal sólo se encuentra tipificada la reparación integral dentro de los artículos 77 y 78, mismos que no son suficientes para asegurar la aplicación correcta de la reparación integral a las víctimas del cometimiento de cualquier tipo de delitos, debido a que se cumple de manera parcial.

**Palabras claves:** reparación integral, accidentes de tránsito, víctimas.

## **ABSTRACT**

Deaths caused by traffic accidents have increased in recent years and with these irregularities have arisen, regarding the handling of the situation of the victims, as well as the punishment of those responsible for such an act, Ecuador despite having a Current regulation on criminal and traffic matters, such as the Comprehensive Organic Criminal Code, have not been able to contribute to reducing mortality rates from this cause, showing that sanctions and constant reforms are not enough.

In Ecuador, comprehensive reparation has been implemented in its criminal justice system, which is part of the constitutional rights of victims.

Ecuadorian legislation is receptive to the problem so that in the Organic Comprehensive Criminal Code only comprehensive reparation is typified within two articles such as 77 and 78, which are not enough to ensure the correct application of comprehensive reparation. and thus reach the satisfaction of the victims who remain as a result of the commission of culpable traffic crimes.

**Keywords:** comprehensive reparation, traffic accidents, victim.

## **B. CONTENIDOS**

### **CAPITULO I**

#### **1. MARCO TEÓRICO**

##### **TEMA DE INVESTIGACIÓN**

**“LA SEGURIDAD JURÍDICA Y LA REPARACIÓN INTEGRAL A LAS VÍCTIMAS DE DELITOS PENALES DE TRÁNSITO”.**

##### **1.1 ANTECEDENTES INVESTIGATIVOS**

###### **1.2 Seguridad Jurídica**

Con el surgimiento de La Revolución Francesa se inicia el fenómeno social que da origen a la Declaración de Derechos de 1.789 cuyo objetivo era el protestar y eliminar al antiguo régimen, en dicho régimen se establecían dos valores que se denominaban político-constitucionales: el primero hacía alusión al individuo y el segundo a la ley como expresión de la soberanía de la nación. (Fioravanti, 2000). De igual manera esta declaración estableció normas y leyes encaminadas a que ninguna empresa, Estado o persona puede ejercer una autoridad superior a las que se señalaban expresamente en la ley, cuya supremacía “fue garantía de la igualdad, entre el Estado y los individuos lo cual era uno de los postulados básicos de la Revolución Francesa”. (Brewer-Carias, 2004, pág. 188).

Es también que en esta misma declaración se establecen los parámetros de un modelo político encaminado a lograr la liberación del ciudadano y del Estado. Es también que esta declaración de derechos fue la respuesta inmediata a la inconformidad generalizada del pueblo, el mismo que se encontraba cansado de observar las actuaciones judiciales, enmarcadas en la incertidumbre generada hacia los súbditos, quienes no entendían, ni conocían lo permitido o lo prohibido por las leyes y mucho menos, participaban en la creación de éstas; pues todo representaba la evidente

violación al principio de Seguridad Jurídica y un abuso del poder, donde “el rey era fuente de toda justicia hasta el punto en que no se concebía justicia alguna que no fuera impartida por el rey” (Brewer-Carias, 2004, p. 127).

Es así que el artículo sexto de la Declaración de Derechos estableció que “La Ley es la expresión de la voluntad general. Todos los ciudadanos tienen derecho a participar personalmente o a través de sus representantes, en su formación”. Es así que a través de este artículo los ciudadanos obtienen protagonismo y además cuentan con la posibilidad de influir directa o indirectamente en la creación de las leyes, lo que genera estabilidad, continuidad y Seguridad Jurídica en la época de la post-revolución (Fioravanti, 2000, p. 65).

Pero al igual que se crearon artículos surgieron problemas pues “no era fácil gobernar en Francia después de 1789 debido a que la revolución se había convertido en solo un conjunto de normas, leyes y principios nuevos que se debían de aplicar cumpliendo con las reglas parlamentarias inventadas a medida que se hacían necesarias. También se establece que “la Declaración de los Derechos se encuentra encaminada a la liberación del individuo de las antiguas cadenas impuestas entre señor-juez o del señor-recaudador, también se encarga de liberar al ejercicio del poder público en nombre de la nación de las nefastas influencias en sentido disgregante y particularista de los poderes feudales y señoriales” (Fioravanti, 2000, p. 74).

Se replica de la misma manera que “la concentración de imperium en el legislador intérprete de la voluntad general aparece, en primer lugar, como máxima garantía de que nadie podrá ejercer poder y coacción sobre los individuos sino en nombre de la ley general y abstracta.” (Fioravanti, 2000, p. 58).

De esta manera las antiguas asociaciones entre los jueces y el monarca, quien era el encargado de constituir las leyes a su acomodo, lesionaban el principio de Seguridad Jurídica y por ello la sociedad revolucionaria de la época ante esta necesidad decide rebelarse con el fin de asegurar la garantía y cumplimiento de sus derechos (Fioravanti, 2000, p. 74), que posteriormente se encontrarían consagrados en la Constitución de 1.791. Como muestra, en el artículo 16 de la misma Declaración de Derechos mencionada con anterioridad en la que se señala que “toda sociedad que no asegura la garantía de los derechos, ni determina la separación de los poderes, no tiene

Constitución.” (Fioravanti, 2000).

### **1.3 Reparación Integral**

En cuanto al contexto histórico del principio de reparación integral encontramos que este es un principio fundamental de los derechos humanos que de igual manera aparece al final de la segunda guerra mundial en la República Federal de Alemania al anunciar una ley denominada “ley definitiva de indemnización”. Esta ley recién creada e impuesta se encargaba de conceder dinero o bienes a las víctimas de los efectos de la guerra, pero este mecanismo recién creado fue ineficaz al intentar reparar a las víctimas del régimen Nazi, es por esta razón que esta ley fue aplicada en el ámbito social y económico al otorgar seguridad social y pensiones a las víctimas.

Consecutivamente en Polonia se publica una ley el 20 de Febrero de 1990 encaminada a indemnizar a las víctimas del Régimen Comunista. Esta ley tuvo modificaciones en las que se le añadieron varias medidas de satisfacción entre las que se encontraba la indemnización social y moral. Luego en Latinoamérica específicamente en Chile en 1974 a 1990 luego de la dictadura militar se implantó una ley encaminada a reparar, investigar y sancionar a los organizadores de todo tipo de crímenes en contra de la humanidad, en 1974 y 1983 se organizaron embajadas de investigación para que las víctimas de atentados y delitos militares pudieran reclamar una medida de satisfacción que aparte de lo económico buscaba sancionar a los infractores.

Es así que luego de varias apariciones y su posterior desarrollo en varios países el principio de reparación integral nace en nuestro país luego de la creación de la constitución de 2008, el Ecuador en ese momento se convierte su esquema constitucional dando un cambio radical convirtiéndose en un estado constitucional de derechos y justicia, se los nombra así porque la Constitución se encuentra a la cabeza sobre cualquier otra ley, norma o decreto, de la misma manera se convierte en un estado que busca garantizar el cumplimiento de derechos, integrándose entre muchas garantías el principio de reparación integral a las víctimas. (Giraldo, 2003).

## **1.2 CONTEXTUALIZACIÓN**

### **Contextualización Macro**

La Organización Mundial de la Salud (2015), señala de manera expresa que más del 90% de las muertes registradas por accidentes de tránsito se producen en los países de recursos medios y bajos, esto es una señal clara que indica que ocupan más de la mitad del porcentaje de muertes; a pesar de que en estos países tienen menos de la mitad de vehículos en el mundo. Solamente en 28 países, lo cual equivale al 7% de la población mundial, tienen las leyes correctas para el cumplimiento de los cinco factores de riesgos más comunes: el exceso de velocidad, conducir bajo efectos del alcohol, el uso de casco por motociclistas, utilizar el cinturón de seguridad.

La Organización de las Naciones Unidas en 1985 se encarga de definir como víctimas a todos aquellos que han sufrido daños, lesiones físicas o psicológicas, han sido víctimas de sufrimiento emocional, han perdido dinero o bienes, como consecuencia de acciones u omisiones por la incorrecta aplicación de normas y leyes. Tenemos que tener en cuenta que en nuestro país y en varios países la Constitución es la norma fundamental de un Estado por esta razón la aplicación incorrecta de la Constitución se traduce en la vulneración a los derechos constitucionales. De igual manera en esta misma declaración de derechos humanos se establece que también debe considerarse como víctimas a los familiares o personas que tengan relación directa con la persona que ha sufrido el agravio, de manera que la reparación integral deberá tener el carácter de reparadora (Naciones Unidas, 2005).

Tomando en cuenta todo lo mencionado con anterioridad tenemos que la reparación integral es un principio de carácter abierto que ordena y prohíbe y está encaminado a orientar el ordenamiento jurídico de un Estado, de la misma forma es un principio de carácter externo ya que se encuentra inmerso en el derecho positivo ya que se encuentra establecido en las normas jurídicas y a las vez es subjetivo porque este principio ha sido aceptado por la jurisprudencia y doctrina internacional de la Corte Interamericana de Derechos Humanos en varias sentencias dictadas a favor de la restitución de los derechos y daños generados por la negligencia de un Estado (Torres E. , 1998).

### **Contextualización Meso**

Ecuador es en la actualidad el segundo país en Sudamérica que contiene el mayor

índice de muertes debido a los accidentes de tránsito. Las estadísticas que se obtienen del INEC, indican que es una de las principales causas de muertes en hombres y la quinta a nivel general. Según la Agencia Nacional de Tránsito (2014), Anualmente se registran alrededor de 32.186 siniestros de tránsito en el país, teniendo como las provincias más afectadas a Pichincha, con 12.374; Guayas, 8.252; y Tungurahua 1.521. Lo cual evidencia un aumento significativo del 35% en número de accidentes de tránsito en comparación a los datos entre 2012 y 2014. Con relación a las cifras de accidentes de tránsito, en el año 2020, se ha registrado la tasa de mortalidad más alta de los últimos cinco años, con 1058 fallecidos en 12 460 siniestros.

El Estado ecuatoriano ha sufrido de varias etapas de administración de justicia en los que los derechos de las víctimas fueron vulnerados al momento de aplicar las norma y leyes debido a la incompetencia y desconocimiento total de los administradores de justicia sobre los mecanismos de protección de los derechos de las víctimas. Debido a que las normas anteriores eran de carácter sancionatorio y no se enfocaban en la protección de derechos, no fue hasta que surgió la presión de varios movimientos sociales que se logró instaurar un proceso constitucional en 2008 lo que se tradujo en el establecimiento de mecanismos encaminados al cumplimiento de los derechos constitucionales para poder alcanzar una verdadera justicia. La Constitución publicada en ese mismo año implantó en su Art. 1 que el Ecuador es un Estado constitucional de derechos y justicia, social, democrático, soberano, independiente, determina y establece la importancia que tiene el ciudadano en cualquier calidad frente al Estado, que es plenamente concordante con los tratados internacionales, la Declaración de Derechos del Hombre y el Ciudadano, Declaración de Derechos Humanos, Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional de manera que se reconocen los derechos y garantías de las personas en general pero en materia de tránsito y específicamente al hablar de protección a las víctimas de infracciones y delitos de transito las garantías son insuficientes de manera que se produce una vulneración de derechos constitucionales.

Con la entrada en vigencia del Código Orgánico Integral Penal se buscó unificar los delitos y contravenciones de tránsito en un solo cuerpo normativo pero conservando la mayoría de delitos de tránsito y endureciendo las penas para algunos de ellos estos

cambios no han desarrollado ampliamente el principio de seguridad jurídica y tampoco el principio de reparación integral, conservando el mismo problema desde la anterior Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de manera que en el proceso penal actual no se busca promover la seguridad jurídica y reparación integral de la víctima.

El Estado es el encargado de asumir a través del poder jurisdiccional la autoridad para solucionar los conflictos de notabilidad e importancia jurídica, de imputar sanciones y ejecutar las resoluciones que de dicho poder procedan, obtiene al mismo tiempo un deber de carácter social con las víctimas. Su organización debe anunciar mecanismos que sean adecuados y otorgar la tutela que las personas requieren para solucionar sus controversias (Abarca, 2013).

### **Contextualización Micro**

La provincia de Tungurahua presenta un alto índice de accidentes de tránsito, según la información de la Agencia Nacional de Tránsito, se encuentra entre las 5 principales provincias con mayor índice de siniestros, fallecimientos in situ y lesiones causados por accidentes de tránsito. En los últimos 5 años se aprecia una disminución de accidentes de tránsito, la provincia de Tungurahua, se encuentra en tercer lugar dentro de las estadísticas, con 1.735 siniestros en el año 2015; 1.439 en el año 2016; y 1.016, en el año 2017. La provincia con mayor índice de accidentes es Pichincha con un promedio de 11.766, en los 3 años.

De acuerdo con la Agencia Nacional de Transito (2017), en cuanto a fallecimientos in situ por accidentes de tránsito la provincia de Guayas presenta un índice más alto en los 3 últimos años, sin embargo, la provincia de Tungurahua mantiene el tercer puesto, pese a que se ha disminuido la cantidad pues en el año 2015 presento 90 fallecidos, en el 2016 ascendió a 93 y finalmente en el 2017 disminuyó a 78.

En el año 2014 entra en vigencia del Código Orgánico Integral Penal, en el mismo se buscó convertir el ordenamiento jurídico que poseía el país ya que se buscaba principalmente el poder regular todo tipo de lesión a los bienes jurídicos protegidos

por el Estados pero solo se pudo lograr regular y controlar todo lo relacionado con el tránsito, no pudo ser de carácter preventiva para evitar el cometiendo de delitos en materia de tránsito.

El Art. 371 del Código Orgánico Integral penal (COIP) tipifica que son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial, a su vez el Art. 18 de la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional tipifica la reparación integral como un mecanismo que debe activarse al momento de producirse la vulneración de un derecho.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el Registro Oficial Suplemento 398, publicada el 07 de Agosto del 2008, fue creada con la finalidad de fomentar y garantizar el respeto y preservación de la propia vida y la de los demás en las vías públicas; ya sea al conducir, caminar por las veredas o abordar un vehículo como pasajeros, a su vez se encarga de normar los derechos establecidos en la Constitución de la República del Ecuador referentes a la libertad de tránsito terrestre, aéreo, marítimo y fluvial dentro del territorio nacional, la promoción del transporte público masivo y la administración de justicia en materia de contravenciones y delitos de tránsito.

En la actualidad los delitos de tránsito y sus penas se encuentran en el Código Orgánico Integral Penal, en el cual las sanciones que se establecen para los mismos podrían resultar desproporcionadas, en relación a un delito en la misma materia, por ejemplo un conductor que ocasione la muerte de una persona por conducir en estado de embriaguez, según el artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal, será sancionado con pena privativa de libertad de 10 a 12 años; como se puede apreciar, la norma cumple medianamente con el objeto del Derecho Penal, por un lado persigue al responsable, castiga la conducta antijurídica pero no se pronuncia en el resarcimiento del daño a la víctima, generando aquello inseguridad jurídica y dejando a un lado los derechos de la víctima.

Debemos señalar que “reparar un daño cometido debe ser una acción básica para garantizar una convivencia justa, más aún si el daño proviene del Estado, entidad que debe garantizar los derechos de toda la ciudadanía” (Gardenia Chavez, 2014).

## 1.3 CONTENIDOS

### 1.3.1 Marco Referencial

Luego de revisar la literatura correspondiente al tema de investigación, a continuación, se desarrollará la doctrina correspondiente, jurisdicción y legislación en relación a la seguridad jurídica y reparación integral en accidentes de tránsito, para lo cual la información obtenida en documentos y libros será de gran ayuda para la elaboración del presente proyecto.

En el repositorio de la biblioteca digital de la Universidad Militar Nueva Granada, en el cual Freddy Ávila, en su trabajo de tesis para maestría en Procedimiento Penal, Constitucional y Justicia Penal Militar “Las Víctimas en los Delitos Culposos por Accidentes De Tránsito En Colombia” ha concluido lo siguiente:

En los procesos penales la víctima por delitos culposos en accidentes de tránsito desarrollan un rol muy importante porque su intrusión le permite al operador judicial encontrar la verdad y poder administrar justicia, concediéndole la oportunidad de que sus derechos puedan ser reparados; pero también la víctima no solo tiene derecho a la verdad, a la justicia y a la reparación, sino que también tiene derecho a recibir un trato digno, a acceder a la información necesaria con relación al proceso penal; pero estos derechos no se colman a cabalidad, por cuanto solo se logra una posible reparación al final de la actuación procesal (Ávila, 2018).

Esta investigación reposa en la biblioteca de la Universidad Cooperativa de Colombia, la cual tiene relación con nuestra investigación, considerando la tesis de José Julián Mosquera Cruz para el Diplomado en Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual con el tema, “El principio de reparación integral en la responsabilidad civil extracontractual en accidentes de tránsito”, en lo cual concluye lo siguiente:

La aplicabilidad del principio de reparación integral en accidentes de tránsito tardó años en hacerse válido desde lo jurídico, esto puede indicar, o que bien las víctimas concilian o abandonan los casos antes de que se dictamine la sentencia, o, por el contrario, a pesar de realizar el proceso los casos no obtienen un dictamen a su favor. Como se puede observar, la primera sentencia casada en la Corte Suprema de Justicia en materia reparación integral en accidentes de

tránsito data del año 2013 (Cruz, 2020, pág. 27).

Edwin Javier Ortega Campos, en su trabajo de titulación que se encuentra en el repositorio de la Universidad Regional Autónoma de los Andes “UNIANDES”, cuyo tema es “Delimitación Del Principio De La Reparación Integral en las Contravenciones y Delitos de Tránsito, En El Marco Constitucional del Buen Vivir” en sus conclusiones ha determinado lo siguiente:

Aunque la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico Integral Penal establezcan varios mecanismos de reparación integral para las víctimas de los delitos de tránsito, a veces el daño será irreparable, como por ejemplo cuando se produce la muerte o la incapacidad física parcial, total o permanente; en estos casos el Código Orgánico Integral Penal no establece ninguna diferencia entre la reparación y la compensación (Campos, 2014, pág. 100).

“Los Delitos Penales Culposos de Tránsito con Resultado de Muerte y la Reparación Integral A Las Víctimas”, tesis de grado de Alejandrina Varela Gamboa, que reposa en la biblioteca de la Universidad Técnica de Ambato, concluye lo siguiente:

Existe una limitada aplicación de la reparación integral, debido a que en las sentencias emitidas por el Juzgado Único de Garantías Penales relativos a delitos penales de tránsito con resultado de muerte, no existe una explicación de cómo o quién debe realizar la reparación integral a la víctima, es por esta razón que las víctimas que quedan como resultado del cometimiento de delitos penales culposos de tránsito con resultado de muerte, aunque el delito haya sido sancionado con reducción de puntos, prisión y una suma pecuniaria sus derechos siguen vulnerados debido a que no ha existido una completa reparación integral (Gamboa, 2016, pág. 81).

En el repositorio de la biblioteca digital de la Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador, en el cual Carlos Alberto Aguirre Guanín, en su trabajo de tesis para Maestría en Derecho Penal en su investigación acerca de “La reparación integral: cómo resuelven los jueces de tránsito con jurisdicción en el Distrito Metropolitano de Quito en los delitos con muerte (período 2016)” ha concluido que:

Los mandamientos judiciales de reparación integral a favor de las víctimas tienen deficiente o ninguna efectividad, por las consideraciones señaladas en líneas anteriores, en particular aquellas que se derivan de los mandamientos judiciales relacionadas con el pago de las indemnizaciones económicas, que se caracterizan por su variabilidad y alto contenido de subjetividad de los jueces, ignorando las reales capacidades socioeconómicas de las víctimas y del victimizador, agravadas cuando este último está privado de su libertad o prófugo de la justicia, quedando colgado o sin solución el problema de las reparaciones (Guanín, 2018, pág. 126).

## **1.4 Marco Conceptual**

### **Seguridad Jurídica**

En cuanto a seguridad jurídica el tratadista Adolfo Vásquez establece lo siguiente: “Son principios típicamente procedentes de la seguridad jurídica la irretroactividad de la ley, la tipificación legal de los delitos y las penas, las garantías constitucionales, la cosa juzgada, la caducidad de las acciones y la prescripción. Esto se traduce en que la irretroactividad de la ley representa que lo contenido en las leyes afectar hechos o situaciones que se exhibieron antes de su entrada en vigencia, contrariedad que se conoce también como conflicto de leyes en el tiempo. En definitiva, todo lo que supone la certeza del derecho como valor o atributo esencial del Estado”. (Vasquez, 2005, pág. 92).

Desarrollando el principio de seguridad jurídica el tratadista Marco Cadena ostenta lo siguiente: “La seguridad jurídica es un principio del Derecho, universalmente registrado, que se basa en la «convicción del derecho», en el ámbito de su divulgación como en su atención, y representa la seguridad de que se conoce, o puede conocerse, lo previsto como prohibido, mandado y permitido por el poder público respecto de uno para con los demás y de los demás para con uno. La palabra seguridad proviene de la palabra latina securitas, la cual deriva del adjetivo securus (de segura) que significa estar seguros de algo y libres de cuidados (Cadena, 1998, pág. 101).

## **Accidente de Tránsito**

Tenemos que accidente de tránsito es aquel que se produce sobre la vía y se presenta de forma inesperada, concluyente por situaciones y actos irresponsables que pudieran haber sido previsibles, acusados a factores humanos, vehículos preferentemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan accidentes de tránsito, pérdidas humanas y lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros.

La Organización Mundial de la Salud (OMS), en el año 1957, definió el accidente como "todo aquel suceso fortuito del que resulta una lesión reconocible" (Licon, 1986),

Accidente de tránsito es un evento en el que intervienen elementos que conforman el tránsito: humano, vía y vehículo; ocurre en vías públicas y ocasiona defunciones, lesiones de diversa gravedad o naturaleza y daños materiales en los vehículos, vías y propiedad privada. Acatando a los escenarios y condiciones en que ocurre, éste puede determinarse jurídicamente como Fortuito o Fuerza mayor (Dávalos, 2016).

## **Reparación Integral**

El principio de Reparación Integral se fundamenta en la creación y aplicación de medidas que buscan dispersar los efectos materiales e inmateriales de las transgresiones consumadas. La reparación integral es la restitución de las obligaciones de respeto y garantía, incluyendo medidas encaminadas no sólo a borrar las huellas del hecho anti convencional, sino a evitar su repetición. Aun cuando la víctima se sienta resarcida por la indemnización, la violación a los derechos humanos repercute en su complejo social (Cedillo, 2016, pág. 1).

La reparación Integral es una consecuencia jurídica directa del delito, que se impone simultáneamente con la pena impuesta a la persona responsable de la comisión de un delito. Si bien no es una consecuencia jurídica indispensable al momento de imponerse una pena, sí configura un mecanismo de satisfacción de intereses de la víctima, cuando se aprecie la existencia de un daño (Peña, 2010, pág. 74).

## **Víctima**

Es la persona natural o jurídica que sufre la afectación o daño físico o moral, material y psicológico como resultado del cometimiento de un ilícito. Se puede ser víctima de delitos que no hayan producido daño corporal, siendo en este caso únicamente el daño patrimonial

La víctima es: “un ser que sufre de una manera injusta, los dos rasgos característicos de la víctima son por lo tanto el sufrimiento y la angustia, aclarando que lo injusto no es necesariamente lo ilegal” (Marquez, 2018, pág. 9).

Víctima: Según el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española:

Victima significa declarado reo en un auto de procesamiento criminal. Persona o animal sacrificado o destinado al sacrificio. Persona que se expone u ofrece a un grave riesgo en obsequio de otra. Persona que padece daño por culpa ajena o por causa fortuita. Persona que muere por culpa ajena o por accidente fortuito. Persona que padece las consecuencias dañosas de un delito (Real Academia Española, 2016).

También se define a la víctima como “quien sufre violencia injusta en su integridad física o un ataque a sus derechos” (Cabanellas, 1994, pág. 43).

Para el tratadista Mendelsohn (1967, pág. 45), en cuanto a víctima establece lo siguiente: La naturaleza del individuo o de la colectividad en la medida en que está afectada por las consecuencias sociales de su sufrimiento determinado por factores de origen muy diverso, físico, psíquico económico, político, social, así como el ambiente natural o técnico.

Víctima se puede definir como el sujeto paciente del injusto típico, es decir, a las personas que sufren pérdida en sus derechos, en el más amplio sentido de la palabra, como resultado de una acción típicamente antijurídica, sin que sea necesario que el victimario haya actuado culpablemente. Las víctimas son, por lo tanto, titulares legítimos del bien jurídico vulnerado (Herrera, 1996, pág. 332).

## **1.5 FUNDAMENTACIÓN**

### **1.5.1 Filosófica**

Esta investigación se basa en un paradigma critico-propositivo, debido al planteamiento de una alternativa de investigación social y jurídica para el cambio del esquema social.

Es critico por que cuestiona los esquemas sociales de manera que busca la relación y esencia de los mismos. Es propositivo porque esta investigación va más allá de la crítica y busca plantear soluciones que se alejen de la observación y vayan más allá a fin de realizar planteamientos que permitan una correcta aplicación del principio de reparación integral en los accidentes de tránsito.

### **1.5.2 Doctrina**

#### **Seguridad jurídica**

El principio de seguridad jurídica hace referencia a la relación y desarrollo de las personas con el ordenamiento jurídico. Este ordenamiento debe ofrecer seguridad a la persona en el sentido de que en todo momento tenga conocimiento de hasta qué punto puede llegar su actuación jurídica y en donde empieza la de los demás, que conozca además con total claridad a lo que implica una declaración de voluntad, y en general, las consecuencias de los actos que él o terceras personas realicen en la ámbito del Derecho y que se pueda prever con total certeza cuales son las consecuencias que surgen cuando de la aplicación de una norma se trata. En concreto que en todo momento puedan entender con total claridad los derechos propios y ajenos.” (Fernandez, 1963).

En lo relacionado al significado de seguridad jurídica, el tratadista J.T. Delos (2008) manifiesta que la seguridad jurídica es “una garantía conferida al sujeto tanto a su persona como sus bienes y derechos, no serán objeto de ataques violentos, o que, si de ser el caso estos llegarán a producirse, le serán asegurados por la sociedad, mediante la protección y reparación.”

El tratadista Carlos Colautti (1974) señala “La seguridad jurídica existe en proporción directa y en relación inmediata y esencial al desarrollo de la responsabilidad del Estado, de gobernantes y funcionarios frente a sus quehaceres, al tiempo de ejercer el poder político y el poder jurídico en cualquiera de sus formas”

### **La Reparación Integral**

De acuerdo con la definición establecida por el Diccionario de la Real Academia, reparar es: “Desagraviar, satisfacer al ofendido. Remediar o precaver un daño o perjuicio” ( Real Academia Española, 2016).

Al referirnos a derechos, tenemos que tener en cuenta la satisfacción que se busca suplir, mitigar o atenuar los daños generados por la vulneración de derechos. La Corte Interamericana de Derechos Humanos indica “La reparación es el término genérico que comprende las diferentes formas como un Estado puede hacer frente a la responsabilidad internacional en que ha incurrido (restitutio in integrum, indemnización, satisfacción, garantías de no repetición, entre otras).” (Organización de Naciones Unidas, 1948).

Por otra parte, la Convención Americana sobre Derechos Humanos celebrada en San José de Costa Rica del 7 al 22 de noviembre de 1962, señala en su Artículo 63.1: Cuando decida que hubo violación de un derecho o libertad protegidos en esta Convención, la Corte dispondrá que se garantice al lesionado en el goce de su derecho o libertad transgredidos. Dispondrá, asimismo, si ello fuera procedente, que se reparen las consecuencias de la medida o situación que ha configurado la vulneración de esos derechos y el pago de una justa indemnización a la parte lesionada (Organización de Estados Americanos, 1962).

La reparación consiste en las medidas orientadas a hacer desaparecer los efectos de las violaciones cometidas, su monto y naturaleza dependen del daño ocasionado ya sea material o inmaterial con el fin de retribuir a la víctima, satisfacer a la sociedad no solo imponiendo una pena al infractor sino como una manera que se establece para

enmendar de cierto modo los daños que ha causado la falta de cumplimiento de las leyes y normas de conducta sancionadas por la ley penal.

Sobre la reparación a las víctimas los artículos Arts. 619, numeral 4; 621; 622 numeral 6; y, 628 del Código Orgánico Integral Penal establecen que, si se ha declarado la culpabilidad y la pena, el juzgador dispondrá la reparación integral de la víctima siempre que ésta sea identificable, debiendo la sentencia ser motivada y tener claridad en la determinación del monto económico que pagará la persona sentenciada a la víctima. La sentencia establecerá las pruebas que hayan servido para la cuantificación de los perjuicios (Andrade, 2014).

“Cuando se indica el derecho a la reparación integral se hace referencia a una indemnización que para ser tal debe ser lo suficiente y cubrir todo el daño reparable; de lo contrario no puede ser considerada como indemnización sino como, una ayuda, una contribución en orden a la recomposición. Y lo mismo ocurre con la indemnización justa no es tal si sólo cubre parcialmente el perjuicio causado. De cualquier manera, queda siempre excluida como indemnización, la suma determinada caprichosa o arbitraria” (Mozos, 2006, pág. 227).

De acuerdo con la definición del Diccionario de la Real Academia, reparar es: “Desagraviar, satisfacer al ofendido. Remediar o precaver un daño o perjuicio” (Real Academia Española, 2016, pág. 54). En el espectro de los derechos, ha de referirse a la satisfacción que procura reemplazar, atenuar o mitigar los daños generados como consecuencia de la vulneración de esos derechos. La Corte Interamericana de Derechos Humanos indica “La reparación es el término genérico que comprende las diferentes formas como un Estado puede hacer frente a la responsabilidad internacional en que ha incurrido (restitutio in integrum, indemnización, satisfacción, garantías de no repetición, entre otras)” (Organización de las Naciones Unidas, 1948, pág. 35).

## **Jurisprudencia**

La Corte Interamericana de Derechos Humanos en el Caso Acevedo Jaramillo y otros

Vs. Perú referente a la reparación integral manifiesta:

“Las reparaciones, como el término lo indica, consisten en las medidas que tienden a hacer desaparecer los efectos de las violaciones cometidas. Su naturaleza y su monto dependen del daño ocasionado en los planos tanto material como inmaterial” Al respecto cabe señalar que en la justicia interamericana existe también la obligación de reparar los derechos humanos que han sido transgredidos, pues así lo establece el artículo 63.1 de la Convención. En su parte final que señala: “...Dispondrá, asimismo, si ello fuera procedente, que se reparen las consecuencias de la medida o situación que ha configurado la vulneración de esos derechos y el pago de una justa indemnización a la parte lesionada” (Caso Acevedo Jaramillo y otros Vs. Perú Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas, 2006, pág. 74).

En cuanto a la jurisprudencia nacional destaca la opinión emitida por parte de la Corte Nacional en el caso Verónica Galarza vs Franklin Calderón referente a la reparación integral por un accidente de tránsito con resultado de muerte de manera que en sentencia se manifestó lo siguiente:

Quando hablamos de reparación integral no solo nos referimos a los daños materiales o pecuniarios que se generan, sino a los daños de carácter inmaterial, ya que el espíritu y origen de este derecho es reconocer el carácter sistémico de las afectaciones y su entrelazamiento como un todo; es decir, exige para su comprensión y determinación que se contemple el aspecto material objetivo, así como el inmaterial subjetivo del daño (Veronica Galarza vs Franklin Calderon , 2015).

## **1.6 Legal**

### **1.6.1 Constitución de la República del Ecuador**

#### **Seguridad Jurídica**

Al Principio de Seguridad Jurídica lo encontramos establecido en nuestra Constitución de la Republica en su Art 82 el mismo que establece que: “El derecho a la seguridad jurídica se encuentra fundamentado en el respeto a la Constitución y en la existencia de normas jurídicas previas, claras, públicas y aplicadas por las autoridades competentes”.

El principio de seguridad jurídica en nuestro ordenamiento jurídico representa el ejercicio de una garantía constitucional establecida al poseer un Estado Constitucional de Derechos lo cual garantiza que será eliminado todo tipo de arbitrariedad y violación

en la realización y cumplimiento de derechos.

### **Principio de Legalidad**

En nuestra legislación lo encontramos establecido en la Constitución en su: “Art. 76.- el mismo que establece que en todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 3.- Nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un acto u omisión que, al momento de cometerse, no esté tipificado en la ley como infracción penal, administrativa o de otra naturaleza; ni se le aplicará una sanción no prevista por la Constitución o la ley. Sólo se podrá juzgar a una persona ante un juez o autoridad competente y con observancia del trámite propio de cada procedimiento”

En el Código Orantico Integral Penal en el: “Artículo 5.- Principios procesales.- El derecho al debido proceso penal, sin perjuicio de otros establecidos en la Constitución de la República, los instrumentos internacionales ratificados por el Estado u otras normas jurídicas, se regirá por los siguientes principios: 1.-Legalidad: no hay infracción penal, pena, ni proceso penal sin ley anterior al hecho. Este principio rige incluso cuando la ley penal se remita a otras normas o disposiciones legales para integrarla”.

En el Código Orgánico de la Función Judicial en lo encontramos en el: Art. 7 que determina: PRINCIPIOS DE LEGALIDAD, JURISDICCION Y COMPETENCIA. - La jurisdicción y la competencia nacen de la Constitución y la ley. Solo podrán ejercer la potestad jurisdiccional las juezas y jueces nombrados de conformidad con sus preceptos, con la intervención directa de fiscales y defensores públicos en el ámbito de sus funciones. Las autoridades de las comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas ejercerán las funciones jurisdiccionales que les están reconocidas por la Constitución y la ley.

Las juezas y jueces de paz resolverán en equidad y tendrán competencia exclusiva y obligatoria para conocer aquellos conflictos individuales, comunitarios, vecinales y contravenciones, que sean sometidos a su jurisdicción, de conformidad con la ley. Los árbitros ejercerán funciones jurisdiccionales, de conformidad con la Constitución y la ley. No ejercerán la potestad jurisdiccional las juezas, jueces o tribunales de excepción

ni las comisiones especiales creadas para el efecto.

Analizando los artículos antes mencionados y al referirnos al principio de legalidad, se puede observar que el sustento principal de este principio se encuentra en el precepto de que nadie podrá ser juzgado ni sancionado por un delito que, al momento de cometerse, no se encuentre normado, tipificado o normado en la ley de manera que al hacerlo se estarían vulnerando derechos constitucionales.

### **Reparación Integral**

Nuestra Constitución en su artículo 10 señala que la titularidad de derechos, los mismos que poseen todas las personas además de la naturaleza se ven vulnerados al momento de aplicar de manera incorrecta la reparación integral en los delitos culposos de tránsito (Constitución de la República de Ecuador, 2008).

El ejercicio de los derechos establecidos en la Constitución deben de regirse por varios principios tal y como lo determina el artículo 11 de la Constitución, y estos derechos son: igualdad, no discriminación, supremacía constitucional, estos derechos son de vital importancia en el desarrollo de cualquier proceso judicial debido a que el principio de reparación integral a las víctimas es pieza fundamental de un proceso judicial pues para su correcta aplicación se deben observar varios factores

De la misma manera intrínsecamente en el artículo 75, encontramos establecido el derecho al acceso gratuito a la justicia y la no existencia de indefensión, además la ley se encarga de prever sanciones en casos de incumplimiento de las resoluciones judiciales emitidas por los operadores de justicia.

El artículo 76 de la Constitución establece el derecho al debido proceso el cual es la base fundamental de cualquier tipo de proceso judicial pues de omitirlo se declara nulo todo tipo de actuación judicial.

El artículo 78 de la Constitución de la República se encarga de constituir los derechos que poseen las víctimas y de la misma manera es el encargado de establecer las normas y bases

para la aplicación de la reparación integral de las víctimas que deberá incluir el conocimiento de la verdad y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado, señalando que las formas no excluyentes de reparación integral, individual o colectiva, son las siguientes:

1. La restitución: Su aplicación se encuentra encaminada a los casos relacionados con la recuperación de la libertad, de la vida familiar, de la ciudadanía o de la nacionalidad, el retorno al país de residencia anterior, la recuperación del empleo o de la propiedad, así como al restablecimiento de los derechos políticos.
2. La rehabilitación: Se encuentra destinado a los casos de recuperación de la integridad de las personas que requieran de atención médica y asistencia psicológica de manera directa, así como a garantizar la prestación de servicios jurídicos y sociales necesarios para esos fines de manera gratuita y al alcance de las necesidades de las víctimas.
3. Las indemnizaciones de daños materiales e inmateriales: se refieren al resarcimiento por todo perjuicio que resulte como consecuencia de una infracción penal y que su evaluación pueda ser de forma económica.
4. Las medidas de satisfacción o simbólicas: se refieren a los métodos encaminados a reparar la dignidad y reputación de la víctima, de manera que encontramos las disculpas y el reconocimiento hecho de forma pública de los hechos y de las responsabilidades, las conmemoraciones y los homenajes a las víctimas, la enseñanza y la difusión de la verdad histórica.
5. Las garantías de no repetición: se encaminan a la prevención de infracciones penales y de tránsito, a la creación de condiciones suficientes para evitar la repetición de las mismas. Se identifican con la adopción de las medidas necesarias para evitar que las víctimas sean afectadas con la comisión de nuevos delitos del mismo género.

Encontramos también en el artículo 86 de la Constitución que luego de ser presentada la acción y de dictaminar sentencia y al haberse constatado de la vulneración de derechos, la jueza o juez deberá ordenar la reparación integral material e inmaterial así como sus formas de aplicación.

Al hablar de víctimas de delitos penales de accidentes de tránsito y la aplicación del principio de reparación integral a las víctimas es de vital importancia que se observe, respete y apliquen los principios a los que hace referencia en el artículo 169 de la Constitución, debido a que lo que se busca es la inmediata restitución del derecho vulnerado de las víctimas.

El artículo 424 de la Constitución manifiesta que los derechos de las víctimas de delitos penales culposos de tránsito con resultado de muerte deberán aplicarse de forma inmediata las disposiciones constitucionales; en caso contrario, carecerán de eficacia jurídica.

El artículo 425 de la Constitución tipifica, que en materia de reparación integral los operadores de justicia están obligados a actuar de manera ágil y eficaz para poder garantizar los derechos que se encuentran establecidos en la Constitución, tratados internacionales, entre otras que garantizan la restitución de los derechos vulnerados de la víctima. El artículo 426, establece que se debe aplicar de forma directa lo manifestado en la Constitución y al encontrarse concordancias en la ley de garantías jurisdiccionales y control constitucional la aplicación del principio de reparación integral debe de constar en las diversas sentencias emitidas por los operadores de justicia.

El artículo 427 de la Constitución, determina la aplicación de la reparación integral, aunque no se establecen mecanismos claros para su aplicación, siendo esta norma insuficiente para restituir el derecho vulnerado.

### **1.6.2 Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional**

En la Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional encontramos tipificada la figura de la reparación integral dentro de los artículos 18, 19, 20 y 21, figura que forma parte de la presente investigación.

En artículo 18 se establece que al momento de exponer o dar en conocimiento sobre la

violación o vulneración de derechos se ordenará la reparación integral por el daño material e inmaterial, mismo que procurará que el titular o titulares del derecho vulnerado tengan la garantía de que el derecho se restablecerá a la situación anterior a la violación.

La reparación integral podrá contener diversos mecanismos como: la restitución del derecho, la compensación económica o patrimonial, la rehabilitación, la satisfacción, las garantías de que el hecho no se repita, la obligación de remitir y dar en conocimiento a la autoridad competente para que se realice la investigación y de esta manera se sancione al infractor, las medidas de reconocimiento tales como las disculpas públicas, la prestación de servicios públicos, la atención de salud.

La reparación por el daño material deberá estar encaminada a la compensación económica por la pérdida o deterioro de los ingresos de las personas afectadas, los gastos efectuados con motivo de los hechos y las consecuencias de carácter pecuniario que tengan un nexo causal con los hechos del caso. La reparación por el daño inmaterial se encuentra encaminada, al pago de una cantidad de dinero o la entrega de bienes o servicios apreciables en dinero, por los sufrimientos y las aflicciones causadas a la persona afectada directa y a sus allegados.

La persona titular o titulares del derecho vulnerado deberán ser escuchadas de forma obligatoria y oportuna para así poder determinar la reparación integral que deberá de ser aplicada, de ser posible en la misma audiencia. Si el operador de justicia cree oportuno podrá convocar a nueva audiencia en la que se tratara únicamente sobre la reparación integral, misma que deberá realizarse dentro del término de ocho días.

La investigación procesal se encuentra encaminada a comprobar, si se cumple dentro con el principio de reparación integral, las formas de reparación tanto material e inmaterial, debido a que no existen mecanismos que establezcan la forma de cómo aplicar la reparación integral a las víctimas que quedan como resultado de cualquier delito.

El artículo 19 insta a la reparación económica misma que supone el pago en dinero al afectado del derecho vulnerado, el valor del monto se tramitará en juicio verbal sumario ante la misma jueza o juez, si fuere contra un particular; y en juicio contencioso administrativo si fuere contra el Estado. De manera que se debe determinar el avalúo técnico mecánico de los daños sufridos, dentro de delitos penales culposos de tránsito con resultado de muerte, es suficiente para determinar la reparación material de los daños y así cumplir con la reparación integral de las víctimas.

El Art. 20 establece la Responsabilidad y repetición de manera que una vez declarada la violación del derecho, la jueza o juez deberá declarar en la misma sentencia la responsabilidad del Estado o de la persona particular para con la víctima . En el caso de la responsabilidad del Estado, la jueza o juez deberá remitir el expediente a la máxima autoridad de la entidad responsable para que inicie las acciones administrativas correspondientes, y a la Fiscalía General del Estado en caso de que de la violación de los derechos declarada judicialmente se desprenda la existencia de una conducta tipificada como delito. Si no se conociere la identidad de la persona o personas que provocaron la violación, la jueza o juez deberá remitir el expediente a la máxima autoridad de la entidad pública para que determine sus identidades” (Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, 2009).

En el artículo 20 se establecen lineamientos sobre los delitos penales de tránsito es así que al declararse la vulneración del derecho, la jueza o juez deberá declarar en la misma sentencia la responsabilidad del Estado o de la persona particular debido que se ha determinado como, en caso de delitos ocasionados por negligencia del contratista o ejecutor de una obra, o la responsabilidad particular de un ciudadano común como en el caso de conductores en estado de embriaguez.

En el artículo 21, se establece que la jueza o juez son los encargados de emplear todos los medios que sean adecuados y pertinentes para que se ejecute la sentencia o el acuerdo reparatorio en caso de existir, incluso podrán disponer la intervención de la Policía Nacional, la jueza o juez podrá expedir autos para ejecutar integralmente la sentencia e incluso podrá evaluar el impacto de las medidas de reparación en las

víctimas y sus familiares; de ser necesario, podrán modificar las medidas. Además, la jueza o juez podrá delegar el seguimiento del cumplimiento de la sentencia o acuerdo reparatorio a la Defensoría del Pueblo o a otra instancia estatal, nacional o local, de protección de derechos. Estos podrán deducir las acciones que sean necesarias para cumplir la delegación asignada por el juzgador encargado.

### **1.6.3 Código Orgánico Integral Penal**

En el artículo 1. Se hace referencia a que una de las finalidades del Código Orgánico Integral Penal, a más de la de establecer las infracciones penales, las penas, y los procedimientos, es la de reparar integralmente a las víctimas de los delitos penales.

#### **Victima**

De acuerdo al Artículo 441 del Código Orgánico Integral Penal señala que se consideran víctimas, para efectos de aplicación de las normas de este Código, a las siguientes personas:

1. Las personas naturales o jurídicas y demás sujetos de derechos que individual o colectivamente han sufrido algún daño a un bien jurídico de manera directa o indirecta como consecuencia de la infracción.
2. Quien ha sufrido agresión física, psicológica, sexual o cualquier tipo de daño o perjuicio de sus derechos por el cometimiento de una infracción penal.
3. La o el cónyuge o pareja en unión libre, incluso en parejas del mismo sexo; ascendientes o descendientes dentro del segundo grado de consanguinidad o primero de afinidad de las personas señaladas en el numeral anterior.
4. Quienes compartan el hogar de la persona agresora o agredida, en casos de delitos contra la integridad sexual y reproductiva, integridad personal o de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar.
5. La o el socio o accionista de una compañía legalmente constituida que haya sido afectada por infracciones cometidas por sus administradoras o administradores.
6. El Estado y las personas jurídicas del sector público o privado que resulten afectadas por una infracción.

7. Cualquier persona que tenga interés directo en caso de aquellas infracciones que afecten intereses colectivos o difusos.
8. Las comunidades, pueblos, nacionalidades y comunas indígenas en aquellas infracciones que afecten colectivamente a los miembros del grupo.

### **Derechos de las víctimas**

El artículo 11 numeral 2 del Código Orgánico Integral Penal señala lo siguiente: “A la adopción de mecanismos para la reparación integral de los daños sufridos que incluye, sin dilaciones el conocimiento de la verdad de los hechos”

La reparación integral se encuentra reconocida e instaurada como uno de los derechos fundamentales que poseen las víctimas de cualquier delito en general, de igual manera se establecen los siguientes mecanismos de reparación integral:

- El conocimiento de la verdad de los hechos
- El restablecimiento del derecho lesionado
- La indemnización
- La garantía de no repetición de la infracción
- La satisfacción del derecho violado, y;
- Cualquier otra forma de reparación adicional que se justifique en cada caso

Es importante indicar que la Constitución y el Código Orgánico Integral Penal establecen formas muy similares de reparación a las víctimas de los delitos.

El artículo 519 se encarga de establecer medidas cautelares encaminadas a proteger los derechos de las víctimas y demás participantes en el proceso penal, y a garantizar su reparación integral, de manera que las víctimas puedan reclamar la reparación integral, aunque no presenten acusación particular.

### **La finalidad de la pena**

El artículo 52 del Código Orgánico Integral Penal manifiesta que: “Finalidad de la pena. Los fines de la pena son la prevención general para la comisión de delitos y el desarrollo progresivo de los derechos y capacidades de la persona con condena, así

como la reparación del derecho de la víctima”. De esta manera se instaura una nueva concepción en la que no solo se busca sancionar y redimir sino también se le toma mayor importancia a la reparación integral de las víctimas.

### **Reparación Integral**

El artículo 77 del Código Orgánico Integral Penal señala lo siguiente: “Reparación integral de los daños. La reparación integral radicará en la solución que objetiva y simbólicamente restituya, en la medida de lo posible, al estado anterior de la comisión del hecho y satisfaga a la víctima, cesando los efectos de las infracciones perpetradas. Su naturaleza y monto dependen de las características del delito, bien jurídico afectado y el daño ocasionado. La restitución integral constituye un derecho y una garantía para interponer los recursos y las acciones dirigidas a recibir las restauraciones y compensaciones en proporción con el daño sufrido”.

Es importante mencionar que para que exista una verdadera reparación integral se debe intentar buscar la forma de que las cosas regresen a su estado anterior, es decir antes de que se produzca el daño, pero esto en la parte práctica es muy difícil ya que no siempre se puede restituir el daño totalmente, también se menciona que para que exista una verdadera reparación integral se deben cesar en su totalidad las acciones u omisiones que han originado el daño.

El artículo 77 inciso segundo del COIP menciona que la restitución es una forma de reparación integral; es un derecho y una garantía para interponer los recursos y las acciones dirigidas a recibir las restauraciones y compensaciones en proporción al daño causado, o sea que la restitución comprende la restauración y la compensación.

El artículo 78 hace un abordaje más amplio mencionando que la restitución está comprendida entre los mecanismos de reparación junto con la rehabilitación, las indemnizaciones de daños materiales e inmateriales, las medidas de satisfacción o simbólicas, y las garantías de no repetición.

## **Indemnizaciones**

El artículo 77 menciona en su parte final señala que la restitución va a depender de las decisiones judiciales que se tomen al interponer los recursos y acciones para reclamar por los daños que ha sufrido la víctima del delito. De manera que para que se fijen las indemnizaciones correspondientes se dependerá de las características del delito; el bien jurídico afectado y el daño ocasionado

Es necesario que en la práctica se solicite una intervención más activa de los operadores de justicia para dar cumplimiento al principio de reparación integral, aun cuando este principio no señala límites para su aplicación.

## **Los mecanismos de reparación integral establecidos en el Código Orgánico Integral Penal**

Los mecanismos de reparación integral se encuentran encaminados a garantizar que las violaciones a los derechos de las víctimas no se vuelvan a repetir por lo que los mecanismos de reparación integral buscan:

- Ordenar la investigación y sanción de los responsables.
- El reconocimiento de la dignidad de las víctimas
- Evitar que las violaciones se repitan.
- De acuerdo a las circunstancias del caso, se deberá ordenar las reparaciones que permitan el mayor resarcimiento posible de los derechos vulnerados.
- Compensar el daño causado, cuando el delito recaiga sobre bienes inmateriales; y, o la muerte de una persona con el accidente de tránsito producido.

## **La restitución**

A continuación, se hace un análisis de los mecanismos de reparación integral que se encuentran establecidos en el artículo 78 del COIP.

El principio de reparación integral examina al derecho de restitución o reparación, de todos los daños y perjuicios sufridos por la víctima de un delito y que se pueda hablar de una restitución efectiva, las cosas deberían volver al estado anterior. De manera que la reparación o restitución de las víctimas deberá ser efectiva, rápida y que se promuevan parámetros de proporcionalidad a la gravedad del delito y el daño sufrido. Según el artículo 78 numeral 1 la restitución: “Se aplica a casos relacionados con el restablecimiento de la libertad, de la vida familiar, de la ciudadanía o de la nacionalidad, el retorno al país de residencia anterior, la recuperación del empleo o de la propiedad, así como al restablecimiento de los derechos políticos”.

Es importante mencionar que en los casos de delitos de tránsito penales de tránsito que hayan provocado la muerte de una persona, la restitución como forma de reparar el daño no es posible de aplicar debido a que no se puede restablecer la vida familiar, si de por medio existe la muerte de uno de sus miembros.

### **La rehabilitación**

La aplicación de una rehabilitación es posible en casos de delitos de tránsito, cuando las víctimas de dichos delitos tengan lesiones que requieran algún tipo de rehabilitación física o psicológica, es decir que la persona procesada deberá cubrir los gastos que genere dicha rehabilitación.

### **La indemnización**

Se puede definir la indemnización como el camino por el cual la reparación integral busca resarcir un daño producido por actuaciones de naturaleza civil o penal, misma que se aplicara únicamente cuando exista la vulneración de un derecho, daño o un perjuicio cometido a otro individuo.

El Código Orgánico Integral Penal en su artículo 78 numeral 3, menciona a las indemnizaciones de daños materiales e inmateriales de la siguiente forma: Se expresa que el daño material e inmaterial tienen como finalidad esencial el resarcimiento económico aplicando la vía de reparación por daños materiales o indemnización

pecuniaria.

Si bien es cierto que tanto el daño material como inmaterial son totalmente diferentes ya que el daño material puede ser valorado económicamente o cuantificados de forma económica según el daño al patrimonio recibido. En cuanto al daño inmaterial o también llamado daño moral no tiene una estimación económica o pecuniaria claramente establecida porque no se convierten en una pérdida o lesión pecuniaria al patrimonio, sino que lesionan la sensibilidad, integridad o estado psicológico y social de las personas.

Al hablar de delitos de tránsito los daños patrimoniales son todos aquellos que afectan de manera directa los bienes de la víctima, como el vehículo accidentado siendo los delitos de tránsito los que más producen pérdidas económicas, en cuanto al daño inmaterial son los que resultan en el fallecimiento de la víctima o cualquiera de los acompañantes, pero también se hace referencia a las lesiones físicas y psicológicas permanentes en las víctimas como la pérdida de alguna extremidad del cuerpo o daños que causen incapacidad física o mental en las víctimas lo cual no puede ser medido económicamente

El artículo 78 numeral 3, señala que los daños materiales e inmateriales “Se refieren a la compensación por todo perjuicio que resulte como consecuencia de una infracción penal y que sea evaluable económicamente”

Con lo anteriormente manifestado se evidencia que para fijar las respectivas indemnizaciones por daños materiales se toman en cuenta dos aspectos: El daño emergente y el lucro cesante.

El daño emergente corresponde al valor o precio de un bien o cosa que ha sufrido daño o perjuicio. Cuando el bien o la propiedad de una persona ha sido dañada o destruida por otra, estamos ante un daño emergente, y la indemnización en este caso será igual al precio del bien afectado o destruido. Se puede decir que el daño emergente se constituye por aquellos gastos en los que incurrieron la víctima o sus familiares con el fin de esclarecer lo ocurrido, en virtud de los procesos administrativos, judiciales y

extrajudiciales, así como gastos médicos, etc. Dentro de estos gastos, se pueden incluir los siguientes, siempre y cuando sean realizados como consecuencia vinculada a los hechos, en el presente caso que se relacionen con el delito de tránsito sufrido en contra de la víctima o víctimas; estos gastos pueden ser los siguientes:

- Gastos originados por atención médica a las víctimas del accidente de tránsito, así como por su tratamiento y rehabilitación.
- Gastos de reparación de los vehículos involucrados en el accidente de tránsito.
- Gastos de los daños materiales producidos con el accidente o delito de tránsito.
- Gastos judiciales, entre otros.

El lucro cesante hace referencia al dinero, a la ganancia, a la renta que una persona deja de percibir como consecuencia del perjuicio o daño que se le ha causado. Si una persona no hubiera sufrido de un daño o perjuicio, se hubiera seguido lucrando sin problemas, lucro que se pierde, que cesa por culpa del daño o del perjuicio, y por supuesto que el responsable será quien causó el daño y el perjuicio, y en algunos casos tendrá que indemnizar a la víctima del daño o perjuicio.

El lucro cesante se razona como aquel rubro que cuantifica la pérdida de ingresos que dejó de percibir la víctima o que hubiese podido obtener a lo largo de su vida productiva, pero que a raíz de los hechos, se le fue imposibilitado ya sea que se trate de una disminución, parcial o total de sus facultades para el trabajo, u otra forma de violación grave a sus capacidades como consecuencia en un delito o accidente de tránsito sufrido en su contra.

En la práctica diaria podemos señalar que los Jueces para poder determinar esta indemnización por lucro cesante toman en cuenta los siguientes:

- La actividad que realizaba la víctima.
- La expectativa de vida del lugar en donde se desarrollaron los hechos.
- Perfil profesional y la experiencia laboral.
- El tiempo que ha estado incapacitada la víctima del accidente de tránsito para laborar, sea por los daños producidos a su integridad física o a sus bienes.
- El ingreso que percibían las víctimas por sus actividades al momento de los

hechos.

### **Las medidas de satisfacción o simbólicas**

Las medidas de satisfacción tienen por objeto el de reparar la dignidad de las víctimas del cometimiento de cualquier delito, este tipo de medida es poco aplicable en materia de tránsito ya que estas medidas se pueden aplicar a otros tipos de delitos, sin embargo, tenemos las en la Legislación ecuatoriana tenemos las siguientes:

- Las Disculpas Públicas
- El Reconocimiento Público del delito perpetrado; y,
- La Enseñanza y la difusión de la verdad histórica; éste último sería el único aplicable en materia de tránsito.

### **Las garantías de no repetición**

“Las garantías de no repetición se entienden como las garantías impuestas a favor de las víctimas y de la sociedad de que la vulneración del derecho no ocurrirá en el futuro.

Con lo expuesto anteriormente se puede concluir que el propósito de este conjunto de medidas, que forman parte de las garantía de no repetición, dentro del derecho a la reparación integral, es asegurar de forma directa a las víctimas y de forma indirecta a la sociedad en general, que la vulneración o lesión del derecho no volverá a ocurrir al menos no en las mismas circunstancias o con los mismos actores de manera que en definitiva el objeto de ésta garantía propiamente vendría a ser la prevención de nuevos delitos penales.

### **Parámetros para el cálculo de la reparación integral**

Por cuanto los delitos de tránsito tienen el carácter de culposos según nuestra legislación se aplica lo dispuesto en el Código de Trabajo según los siguientes parámetros: Incapacidad permanente y absoluta. - Producen incapacidad permanente y absoluta para todo trabajo las lesiones siguientes:

1. La pérdida total, o en sus partes esenciales, de las extremidades superiores o

- inferiores; de una extremidad superior y otra inferior o de la extremidad superior derecha en su totalidad. Son partes esenciales la mano y el pie;
2. La pérdida de movimiento, equivalente a la mutilación de la extremidad o extremidades en las mismas condiciones indicadas en el numeral anterior;
  3. La pérdida de la visión de ambos ojos, entendida como anulación del órgano o pérdida total de la fuerza visual;
  4. La pérdida de un ojo, siempre que el otro no tenga acuidad visual mayor del cincuenta por ciento después de corrección por lentes;
  5. La disminución de la visión en un setenta y cinco por ciento de lo normal en ambos ojos, después de corrección por lentes;
  6. La enajenación mental incurable;
  7. Las lesiones orgánicas o funcionales de los sistemas cardiovascular, digestivo, respiratorio, etc., ocasionadas por la acción mecánica de accidente o por alteraciones bioquímicas fisiológicas motivadas por el trabajo, que fueren declaradas incurables y que, por su gravedad, impidan al trabajador dedicarse en absoluto a cualquier trabajo; y,
  8. La epilepsia traumática, cuando la frecuencia de la crisis y otros fenómenos no permitan al paciente desempeñar ningún trabajo, incapacitándole permanentemente.

### **Aplicación del principio reparación integral**

El artículo 628 del Código Orgánico Integral Penal determina que el principio de reparación integral debe aplicarse al momento de dictar sentencia, el mismo que deberá determinar los tiempos de ejecución y las personas o entidades públicas o privadas obligadas a ejecutarla.

De manera que el principio de la reparación integral debe ser incluido por parte de los operadores de justicia, la misma que debe contener la forma de reparación integral que más se ajuste al delito de tránsito cometido. En esta materia las formas de reparación integral que mayormente se utilizan son: la indemnización y la rehabilitación. Por lo expuesto es importante que en sentencia se aplique el principio de reparación integral en beneficio de las víctimas del delito de tránsito cometido; sin perjuicio de las

acciones civiles a que haya lugar cuando el delito de tránsito haya originado algún tipo de responsabilidad civil.

El artículo 77 del Código Orgánico Integral Penal establece que, la reparación integral radicaré en la solución que de ser posible regresen las cosas al estado anterior de la comisión del hecho, es decir a la satisfacción de las víctimas, debido a que la reparación integral no sólo constituye un derecho sino también una garantía (Código Orgánico Integral , 2014).

También respalda que su naturaleza y monto dependen de las características del delito, bien jurídico afectado y el daño ocasionado.

Dentro del artículo 78 del Código Orgánico Integral Penal se encuentra establecido el tema de la presente investigación, puesto que determina los aspectos que puede abarcar la reparación es decir no sólo reparación en las cosas como muchos creen sino también reparación en las personas como por ejemplo la rehabilitación o reparación en la reputación de una persona, o garantías de que los hechos punibles no se volverán a repetir por parte de quien los realiza por la toma de las medidas necesarias para que esto no vuelva a suceder.

### **Delitos de tránsito**

La característica esencial del delito culposo es que la finalidad del sujeto no coincide con el resultado obtenido, lo que quiere decir que el autor no tenía conciencia ni voluntad para llegar a la obtención del resultado final. Los delitos de tránsito son más conocidos a vox populi como accidentes de tránsito, al referirse a un accidente se está frente a un suceso no querido, en otras palabras, ante una figura culposa.

### **Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes**

En el artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal estipula que: La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente

de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos. En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.

### **Exceso de pasajeros en transporte público**

La persona que conduzca un vehículo de transporte público, internacional, intrarregional, interprovincial, intra provincial con exceso de pasajeros, será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo.

### **Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra**

El artículo 378 del Código Orgánico Integral Penal estipula que, un aspecto de los delitos culposos de tránsito es la muerte causada por un acto de negligencia como: Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra o una inobservancia de las normas ya sea normas de carácter privado o normas que se apliquen en el sector público, la persona contratista o ejecutor de una obra que por infringir un deber objetivo de cuidado en la ejecución de obras en la vía pública o de construcción, será sancionada con pena privativa de libertad de tres a cinco años.

La persona contratista o ejecutora de la obra y la entidad que contrató la realización de la obra, será solidariamente responsable por los daños civiles ocasionados. Si las obras son ejecutadas mediante administración directa por una institución del sector público, la sanción en materia civil se aplicará directamente a la institución y en cuanto a la responsabilidad penal se aplicarán las penas señaladas en el inciso anterior a la o al funcionario responsable directo de la obra. De verificarse por parte de las autoridades de tránsito que existe falta de previsión del peligro o riesgo durante la ejecución de obras en la vía pública, dicha obra será suspendida hasta subsanar la falta de previsión mencionada, sancionándose a la persona natural o jurídica responsable con la multa aplicable para esta infracción

## **Muerte Culposa**

Por otra parte los delitos culposos de tránsito, se debe analizar el artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal que estipula que: La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado como la falta de prevención como al exceder la velocidad, llantas lisas o desgastadas o la inobservancia de leyes vigentes que podrían evitar estas acciones punibles, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.

Serán sancionados de tres a cinco años, cuando el resultado dañoso es producto de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas, tales como:

1. Exceso de velocidad.
2. Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo.
3. Llantas lisas y desgastadas.
4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor.
5. Inobservancia de leyes, reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte, será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora. La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.

## **Daños mecánicos previsibles en transporte público**

La persona que conduzca un vehículo de transporte público con daños mecánicos previsibles, y como resultado de ello ponga en peligro la seguridad de los pasajeros, será sancionada con una pena privativa de libertad de treinta a ciento ochenta días, suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo. Será responsable solidariamente la o el propietario del vehículo.

### **Lesiones causadas por accidentes de tránsito**

Como resultado lesiones a las personas, se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso. Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia. En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan, se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso. La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.

### **Daños Materiales**

De acuerdo al artículo 380 del Código Orgánico Integral Penal: “La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción”

La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los seis salarios básicos unificados del trabajador en general, será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir. En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente, será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general. En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.

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

El Artículo 4 determina que: Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, en su

propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país.

## 1.7 Accidentes de tránsito

### 1.7.1 Muertes registradas por accidentes de Tránsito

**Tabla 1**  
*Siniestros de Tránsito*

Provincia	Número de Siniestros de Tránsito, Lesionados y Fallecidos por año							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Número de Siniestros de Tránsito</b>	38.658	35.706	30.269	28.967	25.530	24.595	16.972	9.728
<b>Azuay</b>	1.739	1.373	1.311	1.497	1.528	1.249	788	353
<b>Bolívar</b>	227	183	193	168	127	134	39	40
<b>Cañar</b>	355	308	218	176	102	80	60	23
<b>Carchi</b>	172	173	131	187	68	87	71	40
<b>Chimborazo</b>	655	610	743	789	702	585	369	269
<b>Cotopaxi</b>	650	511	427	500	113	121	97	47
<b>El Oro</b>	963	919	828	686	434	519	559	386
<b>Esmeraldas</b>	336	421	293	250	146	191	172	90
<b>Galápagos</b>	16	23	4	2	6	6	0	0
<b>Guayas</b>	9.592	6.799	7.899	8.422	8.619	9.346	6.377	3.586
<b>Imbabura</b>	939	1.526	1.536	1.324	358	387	309	154
<b>Loja</b>	722	688	560	537	527	624	469	213
<b>Los Ríos</b>	1.376	1.250	1.036	903	837	968	800	535

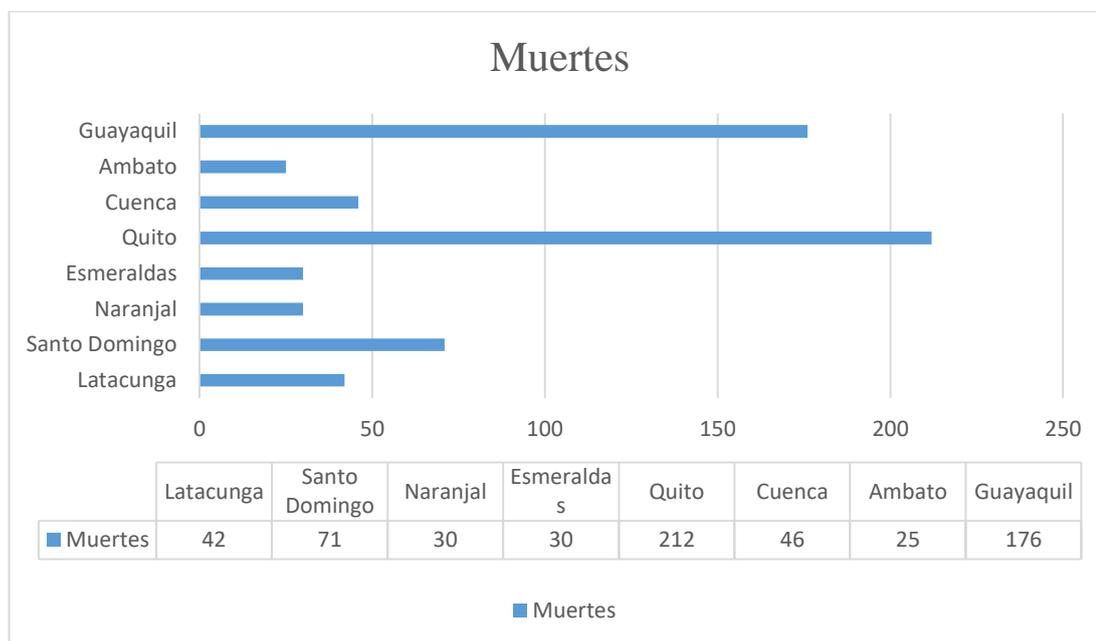
<b>Manabí</b>	1.695	1.217	1.062	1.305	1.173	1.720	1.107	902
<b>Morona Santiago</b>	182	156	156	176	158	134	121	76
<b>Napo</b>	185	153	115	95	82	64	28	24
<b>Orellana</b>	186	144	44	34	118	71	59	21
<b>Pastaza</b>	252	119	68	54	55	37	52	23
<b>Pichincha</b>	15.099	15.754	10.777	9.361	7.599	4.977	3.266	1.692
<b>Santa Elena</b>	693	411	464	641	571	601	377	244
<b>Santo Domingo</b>	627	999	792	582	639	1.186	995	464
<b>Sucumbíos</b>	113	129	72	76	73	73	32	23
<b>Tungurahua</b>	1.742	1.735	1.439	1.120	1.407	1.369	755	500
<b>Zamora Chinchi</b>	142	105	101	82	88	66	70	23

*Elaborado por: Andrés Muyolema*

*Fuente: Agencia Nacional de Tránsito (A.N.T)*

A pesar de que el 10 de Agosto del 2014 entro en vigencia el Código Orgánico Integral Penal, el cual se planteaba como principal objetivo el disminuir los accidentes de tránsito se impusieron tanto penas o sanciones más fuertes, el aumento de multas y la pérdida de puntos en la licencia según el grado de la contravención. En la práctica se observa que tal disminución de accidentes en pocas provincias ha disminuido, lamentablemente en índices reducidos, mientras que en otras provincias se ha incrementado, reflejando que no se han obtenido los resultados esperados por el Estado en cuanto a reducción de accidentes y muertes se refiere.

### 1.7.2 Muertes por accidentes de tránsito en 2020-2021 (comparación por provincias)

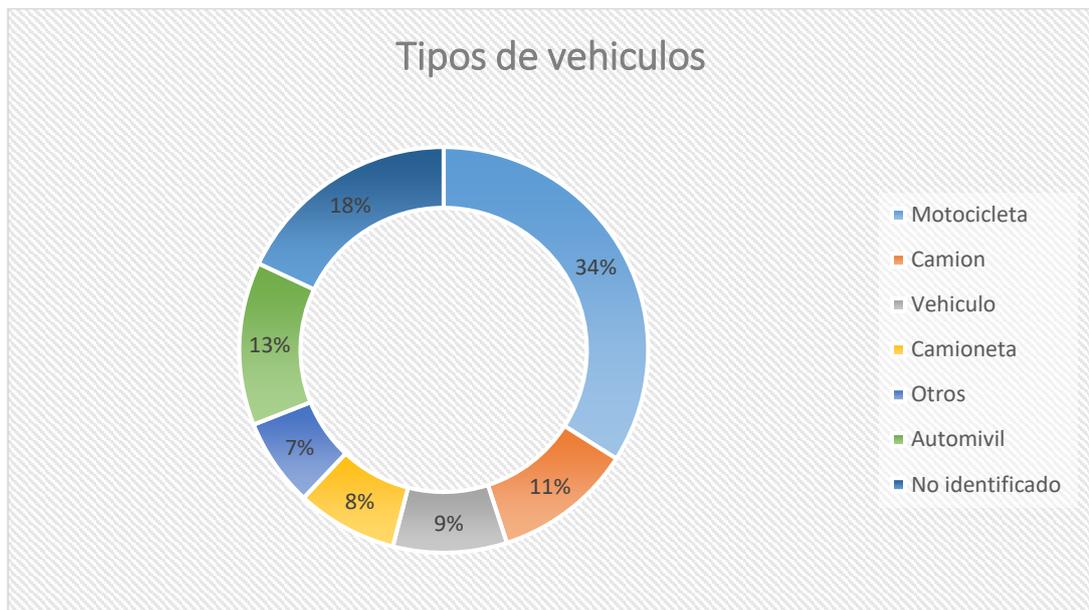


*Ilustración 1 Muertes registradas en 2020*  
 Elaborado por: Andrés Muyolema  
 Fuente: Agencia Nacional de Tránsito (ANT)

Ambato ocupa el séptimo lugar a nivel nacional entre las ciudades con el mayor número de muertes por accidentes en 2020, esto según los datos de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT). De los 221 cantones que existen en el país, la tasa más alta la tiene Naranjal con un total de 30 fallecidos, le siguen Latacunga con 20, Santo Domingo con 15 y Esmeraldas con 13 muertos por cada 100 mil personas.

A nivel nacional se contabilizó un total de mil 591 personas muertas en el lugar del accidente de tránsito, esto como resultado de 16 mil 972 siniestros producidos en todo el 2020.

### 1.7.3 Tipos de vehículos involucrados en fallecimientos



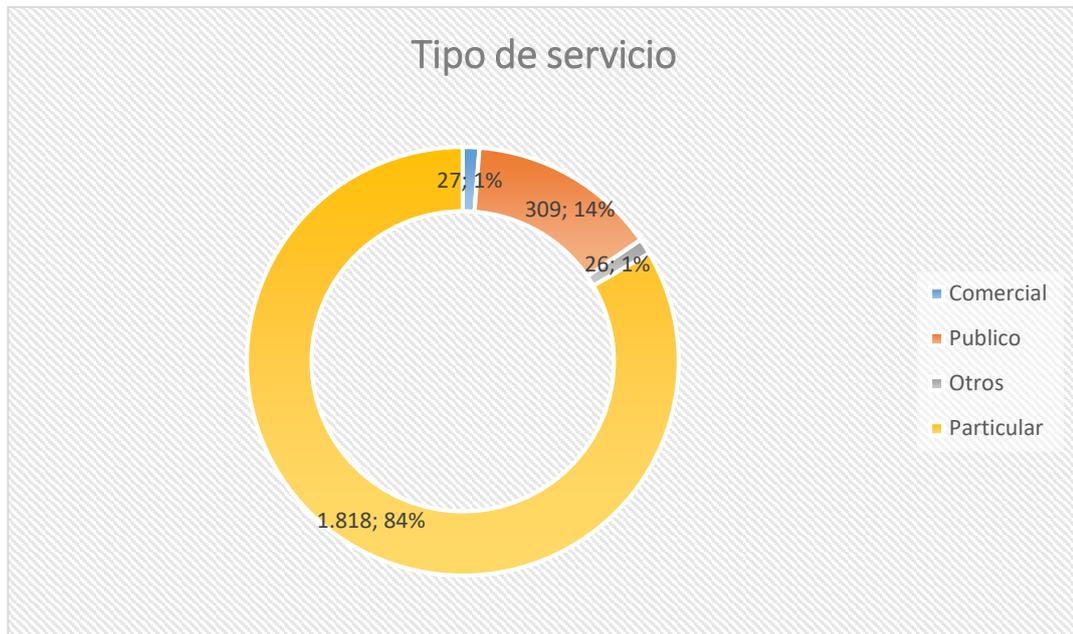
*Ilustración 2 Vehículos involucrados 2020-2021*

*Elaborado por: Andrés Muyolema*

*Fuente: Agencia Nacional de Tránsito (ANT)*

Acorde a los datos obtenidos de los informes mensuales de la ANT, las motos son el medio de transporte más peligroso, pues también han ocasionado el 26% de los accidentes, apenas detrás de los automóviles que ocasionan el 29%. De manera que se puede deducir que “Las motos son un grave problema en Latinoamérica desde hace unos 20 años, pues muchas no cumplen con todos los estándares de seguridad” esto se debe a la necesidad de las personas por movilizarse y los precios relativamente bajos en comparación a un automóvil, es por ello que se debe de controlar y verificar las motocicletas que transitan en el país de manera que se pueda reducir los accidentes y las muertes.

#### 1.7.4 Fallecidos según el tipo de servicio del vehículo implicado



*Ilustración 3 Tipo de servicio*  
*Elaborado por: Andrés Muyolema*  
*Fuente: Agencia Nacional de Tránsito*

Acorde a los datos obtenidos de los informes mensuales de la ANT, de las 2.180 muertes registradas en el periodo Enero 2020 - Junio 2021, el 84% que corresponde a 1.818 personas que fallecieron en accidentes de tránsito en los que se vio involucrado sus vehículos para uso particular, mientras que los vehículos destinados al uso particular y otros registraron el 1% dando la cantidad de 26 y 27 respectivamente.

### 1.7.5 Causas de siniestros

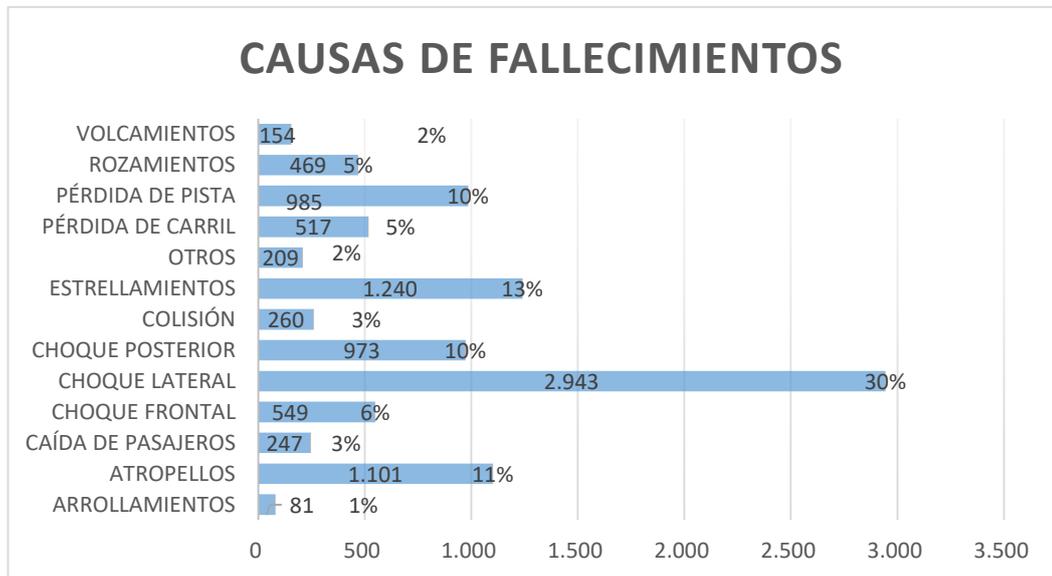


Ilustración 4 Siniestros Enero-Junio  
Elaborado por: Andrés Muyolema  
Fuente: Agencia Nacional de Tránsito

De los datos obtenidos en los informes de la ANT, se evidencia que la mayoría de accidentes de tránsito ocurrieron por la irresponsabilidad de los conductores, debido a que 2.943 accidentes se produjeron por choques laterales lo que representa 30% del total de causas de siniestros, los mismos que se pudieron evitar si los conductores respetaran de mejor manera las normas y reglamentos de tránsito.

Las principales causas por las cuales se produjeron la mayoría de accidentes en los últimos años fueron: “Conducir un vehículo superando los límites máximos de velocidad”, “Conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos”, “No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede” estos factores evidenciaron un considerable aumento en los días festivos.

Se puede evidenciar que los choques laterales por “Conducir desatento” es la principal causa de muerte en las vías, el factor que incide en la mayoría de casos es tener el celular en las manos, la segunda causa es el exceso de velocidad produciendo choques, la tercera los cambios bruscos y la cuarta no mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo antecesor.

## 1.8 Análisis de casos relevantes

**Tabla 2**  
*Análisis de Jurisprudencia*

<u>Caso/ Antecedentes</u>	<u>Sentencia</u>	<u>Cumplimiento</u>
Juicio No:17451-2009-0045 que sigue Verónica Yolly Galarza Altamirano, en contra de Calderón Umatambo Franklin Geovanny, Celinda Molina Salazar	Respecto de los daños sufridos por la pérdida de la vida del adolescente Fernando Jaramillo Galarza, su madre Verónica Jolly Galarza Altamirano, quien ha deducido acusación particular, siendo esta procedente y a fin de cumplir con la reparación integral constitucionalmente consagrada, se le cancelará a la mencionada acusadora la cantidad de DOCE MIL SETECIENTOS VEINTE DÓLARES DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, (12.720,00 USD)	La sentencia fue dictada el 10 de Abril de 2015, la persona causante del accidente fue condenada a cinco años de prisión y la cantidad asignada como reparación integral fue entregada a la madre del fallecido el día 14 de Diciembre del 2015.
Juicio No: 17451-2009-346 Que sigue María Victoria Peña en contra de Carlos Eduardo Ruiz Macías	María Victoria Peña perdió las piernas hace dos años cuando el conductor Carlos Eduardo Ruiz Macías se metió en contravía y la aplastó contra un carro detenido ante la luz roja del semáforo. Ocurrió en La Puntilla, juez determinó que el causante del accidente debía de pagarle \$ 300.000 por reparación integral, al haber perdido una de sus piernas.	El proceso se realizó el 16 de Octubre del 2016 y hasta Enero del 2019 la víctima no ha recibido lo que el juez dicto como reparación integral, el procesado cumplió su sentencia y salió en libertad.

*Elaborado por: Andrés Muyolema  
Fuente: Corte Nacional de Justicia*

Es importante resaltar que la Corte Suprema de Justicia en los casos revisados fue garante de los derechos de las víctimas, corrigiendo parcialmente los fallos de los juzgadores o jueces, y de esta forma haciendo valer el principio de reparación integral, lo que implica que existe un respaldo legal claro sobre la aplicabilidad del principio.

Sin embargo, en la práctica, se pudo evidenciar que procesos como la presentación de pruebas y la omisión de algunos jueces sobre sus funciones, obstaculizaron los fallos a favor de las víctimas de los accidentes de tránsito.

En términos generales, en la mayoría de los casos siempre se presentaron dificultades para que los miembros del tribunal reconocieran el derecho vulnerado al no tener en cuenta algunas pruebas, lo que se traduce en la obstaculización para la aplicación directa del principio de reparación integral y seguridad jurídica, lo cual dificulta que la víctima obtenga el resarcimiento del daño material e inmaterial en su totalidad.

Se puede observar que a pesar de que el principio de reparación integral ha tenido un desarrollo jurisprudencial en materia de accidentes de tránsito, se ha venido presentando algunas falencias en su aplicación por parte algunos juzgadores, donde la corte ha tenido que entrar a corregir parcialmente el fallo y de esta forma garantizar el derecho de las víctimas. Un ejemplo de ello se ha dado cuando se omiten pruebas o cuando se falla en contraposición a las disposiciones legales.

### 1.9 Análisis desde el derecho comparado

**Tabla 3**  
*Derecho comparado*

<u>País</u>	<u>Normativa</u>	<u>Análisis</u>
<b>Colombia</b>	<p>Código penal de Colombia</p> <p>Art. 269. Reparación: El juez disminuirá las penas de la mitad a las tres cuartas partes, si antes de dictarse sentencia de primera o única instancia, el responsable restituyere el objeto material del delito o su valor, e indemnizare los perjuicios ocasionados al ofendido o perjudicado”</p> <p>Art.94. Reparación del daño. La conducta punible origina obligación de reparar los daños materiales y morales causados con ocasión de aquella”</p> <p>Art.97.-Indemnización por daños. En relación con el daño derivado de la conducta punible el juez podrá señalar como, una suma equivalente, en moneda nacional, hasta mil (1000) salarios mínimos legales mensuales. Esta tasación se hará teniendo</p>	<p>Dos son los presupuestos que exige la reparación en cuestión:</p> <p>La restitución del objeto material real o su valor (o restitución por equivalencia cuando no es posible la restitución física).</p> <p>La indemnización; ambos requisitos deben concurrir para que se estructura la causal objetiva de disminución punitiva.</p>

	en cuenta factores como la naturaleza de la conducta y la magnitud del daño causado. Los daños materiales deben probarse en el proceso.	
<b>Chile</b>	La ley de tránsito, en su título XV De la responsabilidad por los accidentes, dispone en su artículo 171 que “El mero hecho de la infracción no determina necesariamente la responsabilidad del infractor, si no existe relación de causa a efecto ente la infracción y el daño producido por el accidente. La Ley 18.490 establece un seguro obligatorio como condición para la circulación de los vehículos motorizados.	El estado chileno establece la creación de un fondo de seguro mediante el cual todos los vehículos automotores se encuentren asegurados en dicha entidad para que al momento de suscitarse un accidente de tránsito las víctimas puedan ser amparadas
<b>Argentina</b>	Código Penal Art. 1069: los daños a la víctima producto de un accidente de tránsito y a terceros damnificados como consecuencia de su fallecimiento" equivale a 1.500 pesos argentinos para muerte o incapacidad total y, proporcionalmente, para daños inferiores". El juez puede disponer o el damnificado puede pedir la contratación de "una renta vitalicia en aseguradoras habilitadas, cuyo valor actual será igual al resarcimiento impuesto". Art. 5 de la Ley de Tránsito dispone la creación de un fondo de garantía del seguro automotor	En Argentina el gobierno a través de una entidad estatal se hace responsable de las víctimas por accidentes de tránsito además que el juez podrá disponer el pago de estos montos económicos a través de aseguradoras habilitadas para esta acción
<b>Ecuador</b>	<b>Constitución</b>  Arts. 77 y 78 establecen la garantía y el derecho a la reparación integral, así como los mecanismos que el Juzgador adoptará para lograrla Art.78 señala que las víctimas de infracciones penales tendrán derecho a una reparación integral.  <b>Código Orgánico Integral Penal (COIP)</b>  Art. 622 establece la importancia de la aplicación de una pena económica que deberá pagar el sentenciado a la víctima.	En nuestra legislación la reparación integral aparece escrita en nuestra Constitución como un derecho, pero no existe una norma supletoria que se encargue de dictar y ordenar los mecanismos para su cumplimiento

*Elaborado por: Andrés Muyolema*

*Fuente: Corte Interamericana de Derechos Humanos*

**Tabla 4**  
***Rol de la Víctima***

<u>País</u>	<u>Rol de la víctima</u>	<u>Forma de reparar</u>
<b>Colombia</b>	<p>La víctima dentro de este esquema, interviene en el proceso penal, pero dentro de un marco constitucional, legal y doctrinario, asumiendo su derecho a la verdad, a la justicia y a la reparación; pero esa intervención no la hace protagonista principal del proceso, ni impulsador de la investigación criminal.</p> <p>Esta participación de la víctima dentro del proceso penal acusatorio es limitada o minimizada frente al tratamiento tradicional de participación en el proceso</p>	<p>La reparación se realiza analizando varios aspectos como la edad de la persona afectada, su cargo o profesión y si tenía cargas familiares por lo general la reparación siempre será económica</p>
<b>Chile</b>	<p>La víctima participa en el proceso de forma directa pues es quien solicita la iniciación el proceso de indemnización en el cual puede reclamar sus derechos y lo que por ley le corresponde en la que el juez dispondrá el tipo de reparación que mejor le beneficie.</p>	<p>El daño material puede repararse de dos formas: En especie, consiste en la remoción de la causa del daño y en la realización de la actividad necesaria para reponer las cosas o bienes dañados a su estado primitivo. Así se restaura la situación que tenía la víctima con anterioridad al hecho ilícito.</p> <p>La reparación equivalente en cambio, pretende una compensación por el perjuicio sufrido de manera que sea equivalente al daño sufrido, lo cual podría no consistir en dinero si es que, lo que se entrega es un bien similar al que ha sido dañado</p> <p>A pesar de estas dos formas de reparación, existe también la indemnización pecuniaria, consistente en el pago de una suma de dinero que represente el valor del perjuicio</p>

<b>Argentina</b>	La víctima en este proceso participa de forma activa aunque de forma limitada, pues es primeramente la víctima es quien debe iniciar la acción a petición de parte, pero es el propio estado quien se encarga de reparar a la víctima a través de un fondo estatal que se encuentra destinado para este tipo de casos	La Reparación Integral dicada por un Juez competente incluye plazos de gracia y múltiples cuotas para satisfacer la indemnización que será de forma material cuando se trate de objetos materiales que afecten al patrimonio de la víctima o inmaterial cuando se trate de alguna incapacidad
<b>Ecuador</b>	La participación de la víctima es limitada pues es el juez quien se encarga de disponer el tipo de reparación que la víctima deberá recibir.	La reparación integral con relación a la atención médica y la correspondiente indemnización pecuniaria, el Juez podrá formar su criterio, sobre la base de los informes periciales que hayan sido practicados como medios de prueba dentro del proceso, en los cuales, a través de la intervención de expertos, se puede determinar un monto económico, abarcando la reparación de daños materiales y la atención médica a las víctimas.

*Elaborado por: Andrés Muyolema*

*Fuente: Corte Interamericana de Derechos Humanos*

La reparación integral se constituye como un deber que se desprende de la responsabilidad internacional, la misma que es asumida a través de la ratificación de instrumentos internacionales de defensa a los derechos humanos para su cumplimiento obligatorio y ante la violación de dichos compromisos surge la necesidad, entre otras, de contemplar la reparación integral a las víctimas del cometimiento de un delito.

Esta figura a nivel internacional tiene como principal finalidad la solarización hacia las víctimas a través del resarcimiento de los daños producidos por la vulneración de sus derechos por lo que cada Estado tiene la responsabilidad de establecer medidas compensatorias para resarcir los daños y sus consecuencias

Estas medidas de reparación integral han sido paulatinamente diseñadas por la jurisprudencia de la Corte Inter-Americana de Derechos Humanos en base a las exigencias de las afectaciones sometidas a su competencia contenciosa. De esta manera en la actualidad la reparación integral abarca los daños materiales e

inmateriales.

## **1.10 Objetivos**

Los objetivos planteados a continuación están dirigidos a contestar la pregunta de investigación planteada con anterioridad, con la finalidad de determinar la forma de aplicación del mecanismo de reparación integral a las víctimas de accidentes de tránsito del territorio ecuatoriano de manera que se ha recopilado información contenida en fuentes bibliográficas de los repositorios virtuales proporcionados por la biblioteca de la Universidad Técnica de Ambato, además de otras fuentes referenciales.

### **1.10.1 Objetivo General**

Analizar e identificar en que consiste el principio de Seguridad Jurídica y el principio de Reparación Integral a las víctimas de delitos penales de tránsito

### **1.10.2 Objetivos Específicos**

- Determinar la relación del principio de seguridad jurídica en los diversos tipos de delitos penales de tránsito y las sanciones que existen para aquellos que tienen resultado de muerte.
- Explicar la definición del principio de Reparación Integral, Seguridad Jurídica y su aplicabilidad en materia de tránsito.
- Establecer la importancia de implementar políticas públicas encaminadas a la protección de derechos de las víctimas de delitos de tránsito a fin de crear una normativa clara que se encargue de reglar y determinar los alcances de la reparación integral y garantizar la seguridad jurídica.

## CAPITULO II

### 2 MARCO METODOLÓGICO

La metodología se refiere a los métodos y técnicas científicas que se emplean de forma sistemática durante el proceso de investigación para poder llegar a obtener resultados válidos y fiables que respondan a los objetivos planteados con anterioridad. En este sentido, la metodología funciona como el soporte conceptual que rige la manera en que aplicamos los procedimientos en una investigación, al tratarse de una investigación bibliográfica y cualitativa-cuantitativa fue necesario el análisis de artículos científicos, doctrina, jurisprudencia, cuerpos normativos, libros y bibliotecas virtuales para que nos permitan llegar a desarrollar de mejor manera las conclusiones de la problemática planteada.

#### 2.1 Materiales

Para la ejecución de esta investigación se ha considerado pertinente hacer uso de los siguientes materiales, para lo cual se ha establecido el monto básico utilizado se encuentra detallado según la necesidad en el desarrollo de esta investigación para obtener resultados de una manera eficiente y eficaz para poder responder la pregunta investigativa planteada con anterioridad.

**Tabla 5**  
*Perfil de investigación*

<b>Partida</b>	<b>Monto</b>
Bibliografía física y digital	\$ 40.00
Internet	\$180.00
Computadora e impresora	\$580.00
Tintas de impresora	\$40.00
Material de oficina	\$40.00

Pasajes y viáticos	\$50.00
Imprevistos	\$50.00

*Fuente: Perfil de investigación*

*Elaborado: Andrés Muyolema*

Todos los gastos que se generen desde el inicio del desarrollo de esta investigación hasta la fase de ejecución, han sido cubiertos en su totalidad por el investigador, de manera que se cuenta con los recursos económicos necesarios para la ejecución de la investigación de manera que ha sido fundamental el recurso humano y el uso de fuentes bibliográficas que aporten a la temática investigada. De la misma manera la utilización de la tecnología fue esencial ya que fue primordial el uso de internet, computadora, celular para poder acceder a bibliotecas virtuales y de esta manera obtener información relevante contenida en artículos científicos. El uso de las herramientas virtuales proporcionadas por la Universidad Técnica de Ambato – Carrera de Derecho ayudaron en el desarrollo estructural de la investigación.

## **2.2 Métodos**

El desarrollo de toda ciencia, en especial las ciencias sociales requieren de la aplicación de métodos que sean precisos al momento de reunir y procesar la información obtenida para poder explicar de mejor manera el objeto de estudio. Por tal razón la presente investigación abarca la siguiente temática: **“LA SEGURIDAD JURÍDICA Y LA REPARACIÓN INTEGRAL A LAS VÍCTIMAS DE DELITOS PENALES DE TRÁNSITO”**., tema que es de gran importancia en razón de que una de las finalidades de la educación vial es la de reducir los accidentes de tránsito, además que una de las finalidades del Código Orgánico Integral Penal (COIP) es la de la reparación integral a las víctimas, derecho que aunque se encuentra reconocido en la Constitución no se cumple de la mejor manera vulnerándose en muchos casos este derecho, la descripción y explicación de los subtemas contenidos en el marco teórico nos permiten identificar las características profundas, para posteriormente analizar las causas y los efectos que se derivan del objeto de estudio. Para poder obtener una mejor comprensión del presente tema de investigación es fundamental tener conocimiento acerca de que es el marco metodológico.

Los métodos reúnen una serie de etapas en una investigación a utilizar para la obtención de información. Es por ello que también podemos definir que el marco metodológico facilita el diseño del objeto estudiado a través de datos e información.

### **2.3 Nivel o tipo de Investigación**

El tipo de investigación a utilizar en el presente trabajo investigativo es el descriptivo, para entender mejor la razón del alcance investigativo, se considera necesario citar a Marcelo Roja Cairampoma con su artículo científico sobre los tipos de investigación, donde define al tipo de investigación descriptiva como aquella que “Exhibe el conocimiento de la realidad tal como se presenta en una situación de espacio y tiempo dado” (Cairampoma, 2015, pág. 7).

#### **Investigación Descriptiva**

El proceso descriptivo no se fundamenta exclusivamente en el proceso para la obtención y la acumulación de datos y su tabulación correspondiente, sino que se relaciona con condiciones y conexiones existentes, opiniones de las personas expertas en el tema investigativo, puntos de vista y procesos en marcha. Los estudios descriptivos se concentran en evaluar los resultados a descubrir.

Al aplicar la investigación descriptiva se recolectaron testimonios directos referentes al tema de investigación al formular una serie de preguntas al profesional de derecho, a su vez, se conocerá su punto de vista y criterio profesional acerca del tema lo que permitirá observar las causas y los efectos que ocasionan los delitos de tránsito cuando no existe una adecuada reparación integral de las víctimas, se pretende asociar cómo una variable incide en la otra, y cuál sería la mejor alternativa para solucionar el problema que se ha planteado.

#### **Explorativo**

Este nivel de investigación se aplica cuando no se tiene una comprensión concreta

aproximada al fenómeno y tema estudiado dentro de la problemática o a su vez se ha hecho una investigación pero esta ha sido solo a manera general, este nivel de investigación es ideal en este caso ya que se conoce que existen situaciones en las que no se logra una correcta aplicación del principio de reparación integral a las víctimas de accidentes de tránsito, pero no se conoce específicamente cuáles son estas situaciones, en este caso el método para la recolección de datos se la realizó mediante encuestas que nos ayudaron en el desarrollo de la investigación evidenciando así las causas del problema.

### **Asociación de Variables**

Para poder observar e identificar las causas y los efectos que producen los delitos de tránsito cuando no existe una adecuada reparación integral de las víctimas, se pretende relacionar cómo una variable incide en la otra, y cuál sería la mejor alternativa para solucionar el problema que se ha planteado.

## **2.4 Métodos de Investigación**

### **Cuantitativo**

El enfoque cuantitativo, se enfoca más en buscar las causas del hecho que se investiga y la incidencia que ésta produce en la colectividad, mirándolo desde un enfoque más universal y con una perspectiva desde afuera del problema. De manera que se utilizará el método cuantitativo que nos permitirá verificar la realidad en el sistema de educación vial, seguridad jurídica y aplicación del principio de reparación integral a las víctimas de accidentes de tránsito mediante la aplicación de encuestas a la Agencia nacional de tránsito de Tungurahua, choferes, padres de familia y personas naturales.

### **Cualitativo**

El enfoque cualitativo es más propio de las ciencias sociales, pues este se encarga de buscar la comprensión de los fenómenos sociales, que se producen en el lugar de

delimitación de la presente investigación por cuanto nos permitirá asimilar los fenómenos sociales relacionados con la aplicación del principio de reparación integral a las víctimas de accidentes de tránsito, misma que se la realizó mediante un estudio técnico legal relacionado a la Seguridad vial, la seguridad jurídica, los delitos de tránsito y la aplicación del principio de reparación integral, así como también de los derechos que se encuentran establecidos en la Constitución. Permittiéndonos de esta manera interpretar los hechos y acciones al arbitrio del investigador, utilizando instrumentos como la encuesta la cual es idónea para recabar y recoger información en los que se describen las rutinas y las principales situaciones problemáticas y el impacto que tienen cada una de ellas dentro de las variables que son objeto de análisis y estudio.

## **2.5 Fuentes para la recolección de Información**

Para el desarrollo del presente trabajo de investigación se utilizarán fuentes primarias y secundarias que nos ayudarán a comprender el proyecto en su totalidad.

### **Fuentes primarias**

Las fuentes primarias contienen información nueva y original la cual puede ser proporcionada por informes técnicos y de investigaciones de instituciones públicas o a su vez de normas técnicas las cuales son el resultado de trabajos de investigación de los cuales para la recolección de información utilizaremos:

### **Bibliográfica – Documental**

Esta modalidad de investigación sirve como base y punto de partida para el desarrollo de la presente investigación, por cuanto la misma se desarrolló mediante la utilización de fuentes bibliográficas primarias y secundarias, libros, revistas y artículos indexados, así como también páginas de internet. De manera que se ha tomado como referencias cuerpos legales que citamos a continuación: Constitución de Ecuador del 2008, Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional, Código Orgánico Integral Penal, así como varias páginas web las mismas que ayudaron a complementar el trabajo.

La investigación documental se completa de manera directa con el método

cualitativo- cuantitativo pues solo a través de este tipo de investigación documental se conocen los antecedentes del problema y el estado en cuestión de la investigación

### **Informes de la Agencia nacional de tránsito**

Para poder realizar un análisis de los principales factores que inciden para que se generen accidentes de tránsito, es necesario tener en consideración que la “ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial” se encarga de garantizar la difusión adecuada de Educación vial, así también la Agencia nacional de tránsito periódicamente se encuentra actualizando sus bases de datos en lo que se refiere a accidentes de tránsito y víctimas de los mismos.

### **Fuentes Secundarias**

#### **De campo**

“La investigación de campo se establece mediante una variable que se conoce pero que no es comprobada con el fin de descubrir porque razones se produce un acontecimiento o situación en particular” (Hernandez R. , 2014).

Al realizar una investigación de esta magnitud y con el solo hecho de mencionar la Educación y Seguridad Vial, y los accidentes de tránsito, se puede observar claramente que es un trabajo investigativo de campo, ya que este tipo de actividades se realizan en la comunidad y entidades que son encargadas tales como la Agencia Nacional de tránsito, escuelas de conducción las cuales son encargadas de la difusión de información en educación vial y seguridad o a su vez la creación de programas los cuales podrán ser evidenciados si se encuentra conforme a la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial.

Para el desarrollo del presente proyecto de investigación se procederá a la recolección de información de manera directa de manera que se acudirá a la Unidad Judicial de Garantías Penales del cantón Ambato y de forma directa con los servidores públicos que integran dicho juzgado de manera que se pueda obtener información referente a

los efectos generados por una incorrecta reparación integral a las víctimas de accidentes de tránsito

## **2.6 Técnicas e Instrumentos de Investigación**

En la actualidad para realizar una investigación científica existe una gran variedad de técnicas o instrumentos para la recolección de información que sería de gran ayuda para la determinación de la investigación.

En el presente trabajo de investigación para la obtención de resultados se empleará como técnica la encuesta y para el desarrollo de esta se tomará en cuenta como instrumento el cuestionario considerando las variables planteadas al inicio del proyecto, la cual será aplicada a las personas del cantón Ambato, jueces de la Unidad Judicial de Garantías Penales del Cantón Ambato y servidores públicos de la Agencia Nacional de tránsito la cual tendrá como objetivo recolectar información eficaz y necesaria para el desarrollo de nuestro proyecto a investigar.

### **Encuesta**

Esta técnica es importante porque ayuda a efectuar encuestas a aquellos individuos que saben de una situación en particular, se trata de adquirir información sobre un tema determinado por el encuestador de forma directa e inmediata, constando en ésta el convenio de dar o conseguir información a través de un proceso de pregunta-respuesta, hasta llegar a la preparación y obtención de un resultado (Robalino, 2018).

Para la recolección de información se realizará una encuesta dirigida a profesionales del Derecho del Colegio de Abogados de Tungurahua y víctimas de accidentes de tránsito mediante la utilización de medios electrónicos además las preguntas serán de carácter cerrado pues son factibles para que aporten resultados veraces en la investigación.

En el presente trabajo de investigación para la obtención de resultados se empleará como técnica la encuesta y para el desarrollo de esta se tomará en cuenta como

instrumento el cuestionario considerando las variables planteadas al inicio del proyecto, la cual será aplicada a las personas del cantón Ambato, jueces de la Unidad Judicial de Garantías Penales del Cantón Ambato y servidores públicos de la Agencia Nacional de tránsito la cual tendrá como objetivo recolectar información eficaz y necesaria para el desarrollo de nuestro proyecto a investigar.

### **Técnica de Entrevista**

Para Díaz, García, Martínez, & Ruiz (2013), esta técnica ayuda a la investigación cualitativa para recabar datos, consiste en una conversación o diálogo coloquial, definido como un instrumento de conversación amena entre el investigador y el sujeto de análisis con el objetivo de recabar respuestas verbales sobre las interrogantes proyectadas sobre la traba de la investigación, para dicho autor la entrevista es más efectiva y eficaz que la encuesta debido que esta obtiene información completa, útil y profunda del tema en cuestión además de facultar al investigador a aclarar dudas que surjan durante el proceso, permitiendo asegurar una respuesta más clara y ventajosa.

En la presente investigación se efectúa la técnica de entrevista dirigida a Jueces de Tránsito del cantón Ambato, miembros de la Agencia Nacional de Tránsito y el Director del Sistema Integrado de Accidentes de Tránsito (S.I.A.T) con el objetivo de determinar el cumplimiento y aplicación del principio de Reparación Integral a las Víctimas de Accidentes de Tránsito.

### **Población y Muestra**

La población que fue tomada en consideración para realizar la presente investigación está conformada por 290 personas entre los cuales están 260 profesionales del derecho inscritos en el colegio de abogados del canton Ambato , jueces de transito del canton Ambato, víctimas de accidentes de transito en el canton Ambato y funcionarios de la Agencia Nacional de Tránsito (A.N.T) y el Sistema Integrado de Accidentes de Tránsito (S.I.A.T).

**Tabla 6**  
**Población**

<b>Población</b>	<b>Total de Población</b>
Profesionales del Derecho inscritos en el colegio de abogados del canton Ambato	260
Jueces de Tránsito del cantón Ambato	10
Víctimas de accidentes de transito	27
<b>Total</b>	293

**Muestra**

Una vez establecida la poblacion se ha podido determinar que la muestra para las encuestas es 293 personas .

Ahora bien para la aplicación de las encuestas a Profesionales del Derecho inscritos en el colegio de abogados del canton Ambato, se ha estimado la poblacion del colegio de abogados del canton Ambato de la cual según el informe obtenido se determina que existe un aproximado de 260 Abogados inscritos, de los cuales se aplicara la siguiente formula para poder determinar la muestra:

$$N = \frac{Z^2(p)(q)(N)}{e^2(N - 1) + Z^2(p)(q)}$$

$$N = \frac{(1.96)^2(0.5)(0.5)(230)}{(0.06)^2(230 - 1) + (1.96)^2(0.5)(0.5)}$$

N= 122

## CAPITULO III

### 3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Resulta de manera importante para proceder con el desarrollo de esa investigación, justificar la información recolectada hasta el momento en cuanto al tema '**LA SEGURIDAD JURÍDICA Y LA REPARACIÓN INTEGRAL A LAS VÍCTIMAS DE DELITOS PENALES DE TRÁNSITO**', de manera que toda la información recolectada ayudara a validar el modelo teórico propuesto en el capítulo anterior, de manera que se logre un mejor desarrollo y análisis de los resultados que se han obtenido en el desarrollo de la investigación.

#### 3.1 Análisis y discusión de encuestas realizadas

En el presente capítulo se desarrolla el análisis y la discusión de resultados que han sido arrojados en la investigación de campo, a través de la aplicación de encuestas de manera que se profundice y se logre una comprensión del estudio en cuestión.

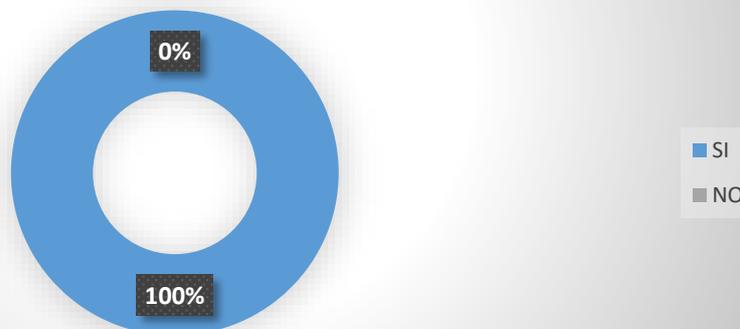
1. ¿Conoce los tipos de delitos de Transito con resultado de muerte que contempla nuestra legislación?

**Tabla 7**

*Delitos penales de tránsito con resultado de muerte que contempla nuestra legislación*

<b>SI</b>	122	100%
<b>NO</b>	0	0%
<b>TOTAL</b>	122	100%

## ¿Conoce qué delitos de tránsito con resultado de muerte contempla nuestra legislación?



*Ilustración 5 Delitos penales de tránsito con resultado de muerte  
Elaborado por: Andrés Muyolema  
Fuente: Encuesta*

### **Análisis e interpretación de resultados:**

Del total de 122 Abogados encuestados en el cantón Ambato lo que equivale al 100%, 122 personas es decir el 100% de la muestra total respondió que conocen los delitos penales de tránsito con resultado de muerte que contempla nuestra legislación

En materia de delitos y contravenciones de tránsito, los mismos se encontraban regulados en la Ley Reformatoria a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, vigente desde el 29 de marzo del 2011, posteriormente con la entrada en vigencia del Código Orgánico integral Penal el 10 de Agosto del 2014, se impuso penas privativas de libertad en las sanciones de las contravenciones muy graves, que quizás no responden a los principios de debida proporcionalidad entre la pena y el delito, promoviendo un proceso opuesto a nuestro actual marco constitucional, que priva la libertad al ser humano, pero no genera soluciones eficaces y justas a erradicar el delito, rehabilitar al infractor y promover el resarcimiento del daño causado.

Los delitos de tránsito contemplados en el Código Orgánico Integral Penal son más conocidos a vox populi como accidentes de tránsito, en nuestro ordenamiento jurídico se evidencia la necesidad de realizar reformas al Código Orgánico Integral Penal con

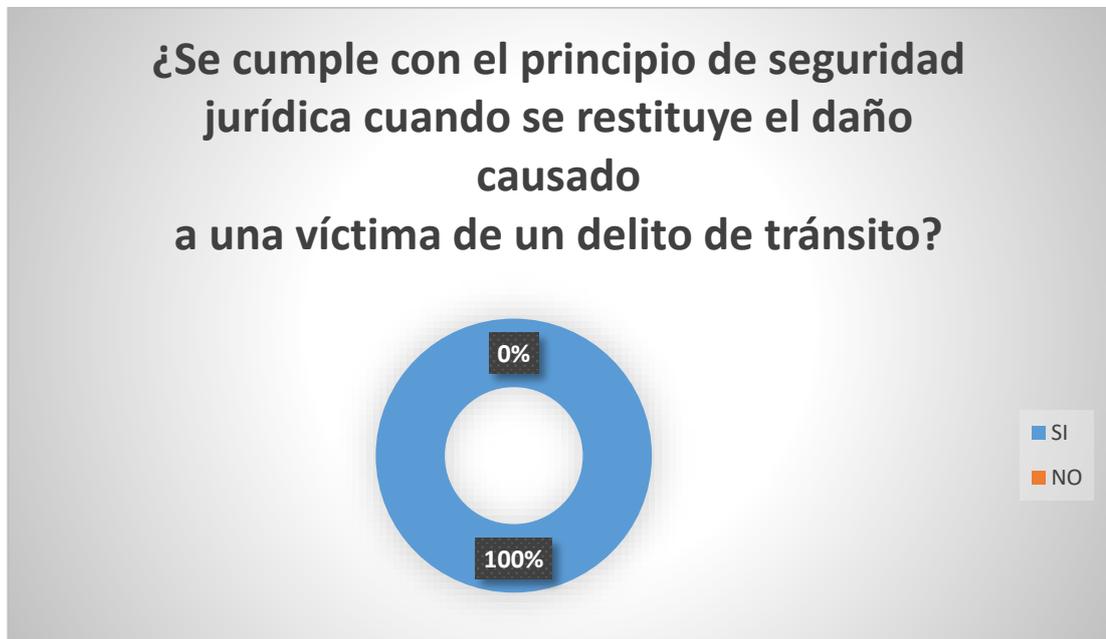
la finalidad de establecer un monto económico de reparación integral en los delitos de tránsito con resultado de muerte, y de esta manera se pueda restituir objetiva y simbólicamente, en la medida de lo posible, al estado anterior de la comisión del hecho, buscando la satisfacción de la víctima y el cumplimiento de los derechos de las víctimas establecidos en nuestra Constitución.

2. ¿Se cumple con el principio de seguridad jurídica cuando se restituye el daño causado a la víctima de un delito de tránsito?

**Tabla 8**

***Cumplimiento del Principio de Seguridad Jurídica a las víctimas de accidentes de tránsito***

<b>SI</b>	122	100%
<b>NO</b>	0	0%
<b>TOTAL</b>	122	100%



*Ilustración 6 El principio de seguridad jurídica y su aplicabilidad en materia de tránsito*

*Elaborado por: Andrés Muyolema*

*Fuente: Encuesta*

### **Análisis e interpretación de resultados:**

Respecto al cumplimiento del Principio de Seguridad Jurídica a las víctimas de accidentes de tránsito, en la encuesta realizada respondieron 122 personas lo que equivale al 100%, sí; seguido de 0 personas el 0% no.

Se puede desglosar que para que exista el cumplimiento del principio de seguridad jurídica y su relación al principio de reparación integral a las víctimas de accidentes de tránsito debe de existir un proceso en el que el juez se encargue de garantizar los derechos vulnerados de la víctima, lo que es una clara evidencia de que al momento de garantizar los derechos de las víctimas el Estado debe de ser el encargado de prever los efectos y consecuencias por la vulneración de los derechos de las víctimas al no garantizar el cumplimiento de las medidas destinadas a la satisfacción de las víctimas. La seguridad jurídica no es más que la unión de varios principios encaminados al cumplimiento de los derechos de las víctimas existentes en los diversos ordenamientos jurídicos.

La reparación integral es un mecanismo que junto al principio de seguridad jurídica buscan la restitución, rehabilitación, indemnización, medidas de satisfacción y garantías de no repetición. La restitución tiene la finalidad de volver a la víctima al estado anterior a los hechos suscitados de la misma manera el intentar borrar o reducir los daños sufridos y dejar sin efecto legal las acciones que pudieran haber causado algún tipo de perjuicio en la víctima, es por esto que entre los principales se aplica en materia de tránsito son: el restablecimiento de la vida familiar y el restablecimiento de la libertad.

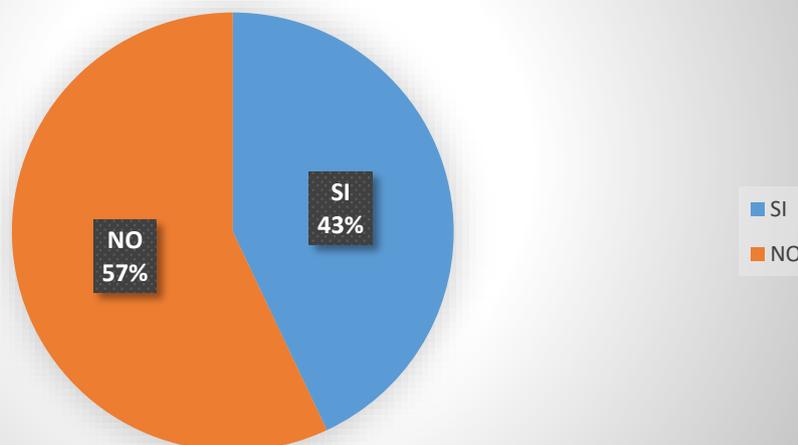
3. ¿Se aplica el principio de Reparación Integral en los delitos de tránsito?

**Tabla 9**

***Aplicación del Principio de Reparación Integral a las víctimas de accidentes de tránsito***

<b>SI</b>	52	43%
<b>NO</b>	70	57%
<b>TOTAL</b>	122	100%

## ¿Se aplica el principio de reparación integral en los delitos de tránsito?



*Ilustración 7 El principio de reparación integral y su aplicabilidad en materia de tránsito  
Elaborado por: Andrés Muyolema  
Fuente: Encuesta*

Del total de 122 Abogados encuestados en el cantón Ambato que representa el 100%, se determina que 52 personas consideran que, si se cumple con el principio de Reparación Integral, que equivale al 43%. Mientras que 70 personas lo que equivale al 57%, considera que no se cumple con el principio de reparación integral.

En la práctica judicial, la ciudadanía se ha visto sometida a un proceso judicial que se deja de lado lo dispuesto por el artículo 78 de la Constitución de la República, ya que A nuestro ordenamiento jurídico le falta mucho por desarrollar o para adoptar mecanismos efectivos que permitan a las víctimas de una contravención o delito de tránsito acceder a una verdadera reparación integral, y que la el Estado ecuatoriano se encargue de establecer indemnizaciones equitativas y justas, una pronta rehabilitación del contraventor o transgresor de la norma, la satisfacción real del derecho violado de la o las víctimas. Es decir, la justicia en materia de tránsito debe procurar la reparación integral de las víctimas; para que las mismas puedan alcanzar un goce real de los derechos del buen vivir.

Nuestro país ha instaurado el principio de reparación integral como un elemento restaurativo lo que lo constituye también como un derecho constitucional a favor de

las víctimas de delitos penales. Aunque está normado en derecho, su cumplimiento no ha sido efectivo, vulnerando a la víctima e incumpliendo uno de los deberes y finalidades primordiales del Estado: garantizar el goce y protección de los derechos constitucionales mediante la aplicación de medidas orientadas a reducir los efectos de delitos cometidos, de la misma manera establecer el monto y naturaleza para la restitución del daño que dependerán del daño ocasionado ya sea material o inmaterial. En el ordenamiento jurídico de nuestro país, el principio de reparación integral se encuentra tipificado en los artículos 77 y 78 del Código Orgánico Integral Penal, mismos que no son suficientes para asegurar la aplicación correcta de la reparación integral, pese a que nuestro país tiene ratificados varios tratados que afirman el respeto y protección de los derechos de las víctimas, al momento de administrar justicia por parte de los jueces esto se cumple de manera parcial en las sentencias dictadas debido a que los mecanismos de aplicación del principio de reparación integral son insuficientes de manera que no se puede llegar a la satisfacción de las víctimas que quedan como resultado del cometimiento de delitos culposos de tránsito.

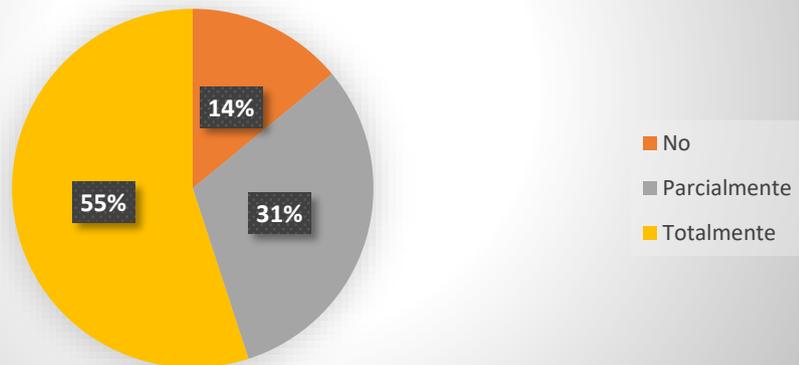
4. ¿Se cumple con el Principio de Reparación Integral a las víctimas de accidentes de Tránsito?

**Tabla 10**

***Cumplimiento del Principio de Reparación Integral a las víctimas de accidentes de tránsito***

<b>TOTALMENTE</b>	<b>67</b>	55%
<b>NO</b>	17	14%
<b>PARCIAL</b>	38	31%
<b>TOTAL</b>	122	100%

## ¿Se cumple con el principio de reparación integral a víctimas de accidentes de tránsito?



*Ilustración 8 Cumplimiento del principio de reparación integral  
Elaborado por: Andrés Muyolema  
Fuente: Encuestas*

De la encuesta realizada se destaca que el 55% de las personas encuestadas es decir 67 personas considera que existe un cumplimiento con el principio de reparación integral a las víctimas de accidentes de tránsito; mientras que el 14% es decir 17 personas considera que no existe un cumplimiento con el principio de reparación integral a las víctimas de accidentes de tránsito y el otro 31% considera que existe un cumplimiento parcial del principio de reparación integral a las víctimas de accidentes de tránsito.

El cumplimiento del principio de reparación integral a las víctimas de accidentes de tránsito no es eficaz debido a que en nuestra legislación este principio no está encaminado a buscar una solución al resultado lesivo del cometimiento de una conducta penalmente relevante, de manera que su cumplimiento no es meramente objetivo es decir abarcar dos ámbitos como son el material e inmaterial, pero de manera superficial siendo imposible resarcir, revertir, subsanar o remediar el daño ocasionado mediante una indemnización económica que pueda cubrir todos estos aspectos.

Nuestro ordenamiento jurídico evidencia, la necesidad contar con mecanismos que sean eficaces para así poder garantizar en su totalidad el cumplimiento del principio de reparación integral de manera directa y respetando los derechos de la víctima establecidos en nuestra Constitución.

La conceptualización de la reparación integral en el Ecuador se encuentra normada desde un punto de vista latinoamericano que intenta abarcar varios conceptos de resarcimiento de daños, así también la perspectiva del estado funciona como un organismo regulador, dejando el lado participativo como tercero y garantista de derechos, permitiendo así vacíos de políticas públicas notando el desinterés del daño causado por un tercero o por el mismo estado.

5. ¿La reparación integral a la víctima de delitos de tránsito resarce el daño causado?

**Tabla 11**

*Resarcimiento del daño causado*

<b>SI</b>	<b>93</b>	76%
<b>NO</b>	29	24%
<b>TOTAL</b>	122	100%



*Ilustración 9 ¿El principio de reparación integral resarce el daño a las víctimas?  
Elaborado por: Andrés Muyolema  
Fuente: Encuesta*

En el marco de una reparación integral a las víctimas de delitos penales de tránsito, se busca que el daño pueda ser reparado en su totalidad, por esta razón la indemnización supone un peso económico para quien deba reparar en este caso el infractor, sin embargo, no se puede resarcir el daño ocasionado por que en muchos casos las indemnizaciones recibidas son insuficientes para poder resarcir por completo a las víctimas por que en las indemnizaciones nunca se establece el lucro cesante consolidado y lucro cesante futuro como medida de resarcimiento y el daño moral, como el daño a la vida en relación. Lo anterior, le permite a la víctima percibir un apoyo económico que, aunque no cambia hecho ocurrido, le permite encontrar un “resarcimiento” por los daños causados.

El principio de reparación integral se entiende como el derecho a reclamar la reparación por un daño recibido. De esta manera el daño ocasionado por un tercero se debe de traducir en un acuerdo por el cual se comprometan el infractor a reparar en su totalidad a la víctima, este es el principal obstáculo que se presenta ya que no puede ser cumplido en su totalidad por la negligencia del estado al momento de establecer mecanismos eficaces que garanticen los derechos de las víctimas.

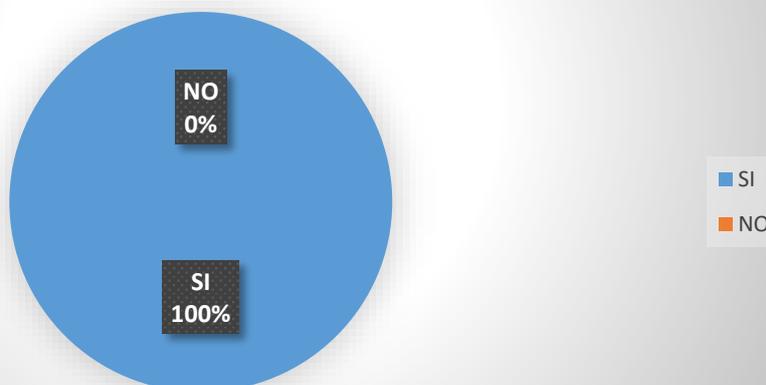
6. ¿En el país debería existir una norma que establezca la reparación integral en los delitos de tránsito?

**Tabla 12**

***Resarcimiento del daño causado***

<b>SI</b>	<b>122</b>	<b>100%</b>
<b>NO</b>	<b>0</b>	<b>24%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>122</b>	<b>100%</b>

## ¿En el país debería existir una norma que establezca la reparación integral en los delitos de tránsito



*Ilustración 10 ¿En el país debería existir una norma que establezca la reparación integral en los delitos de tránsito?*

*Elaborado por: Andrés Muyolema*

*Fuente: Encuesta*

Del 100% de encuestados, manifiestan en su totalidad que es necesario una norma que establezca la reparación integral en los delitos de tránsito y así poder asegurar la restitución de los daños a las víctimas.

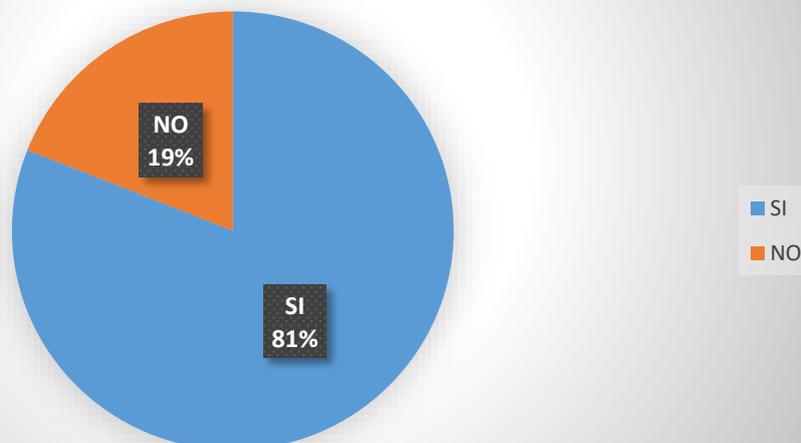
7. ¿Conoce cuáles son las sanciones por ocasionar un accidente de tránsito?

**Tabla 13**

### *Sanciones*

<b>SI</b>	<b>122</b>	<b>81%</b>
<b>NO</b>	<b>0</b>	<b>19%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>122</b>	<b>100%</b>

## ¿Conoce cuáles son las sanciones por ocasionar un accidente de tránsito?



*Ilustración 11 Sanciones*  
 Elaborado por: Andrés Muyolema  
 Fuente: Encuesta

De los encuestados 286 responden que SI que equivale al 81%, mientras que 68 personas responden que NO y equivale al 19% dando un resultado de 354 personas que nos da un total del 100% como se observa de mejor manera en el gráfico siguiente. La mayoría de los encuestados manifiesta que si saben de las sanciones que se ocasionan por un accidente de tránsito lo que quiere decir que en la gran parte de la población hay conocimiento de las leyes y sanciones del mismo.

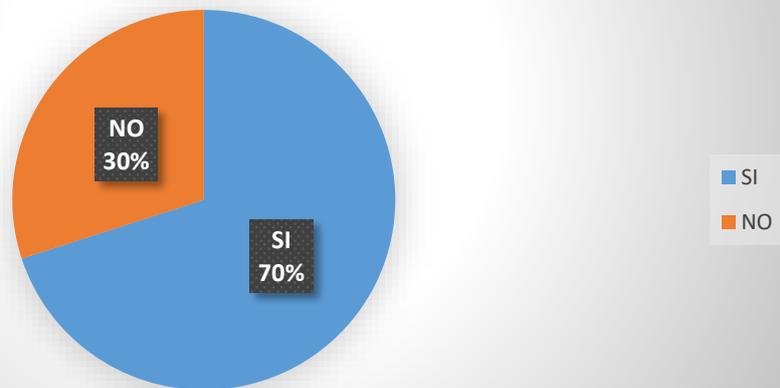
8. ¿Conoce usted cuáles son sus derechos y como acogerse a ellos en un conflicto de tránsito?

**Tabla 14**

### *Derechos ante un conflicto de Transito*

<b>SI</b>	<b>85</b>	<b>70%</b>
<b>NO</b>	37	30%
<b>TOTAL</b>	122	100%

## ¿Conoce usted cuáles son sus derechos y como acogerse a ellos en un conflicto de tránsito?



*Ilustración 12 ¿Conoce usted cuáles son sus derechos y como acogerse a ellos en un conflicto de tránsito?  
Elaborado por: Andrés Muyolema  
Fuente: Encuesta*

De los encuestados 85 responden que SI que equivale al 70%, mientras que 37 personas responden que NO y equivale al 30% dando un resultado de 122 personas que nos da un total del 100% como se observa de mejor manera en el gráfico siguiente.

La mayoría de los encuestados manifiesta que si saben de sus derechos y como acogerse a ellos en un accidente de tránsito por lo tanto tienen un buen conocimiento de los mismos que ayudarán a solventar tan accidente.

9. ¿El Estado debe establecer políticas públicas encaminadas a la protección de derechos de las víctimas de delitos de tránsito?

**Tabla 15**

### *Protección de los derechos de las víctimas*

<b>SI</b>	<b>122</b>	<b>100%</b>
<b>NO</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>122</b>	<b>100%</b>

## ¿El Estado debe establecer políticas públicas encaminadas a la protección de derechos de las víctimas de delitos de tránsito?



*Ilustración 13 ¿El Estado debe establecer políticas públicas encaminadas a la protección de derechos de las víctimas de delitos de tránsito?*

*Elaborado por: Andrés Muyolema*

*Fuente: Encuesta*

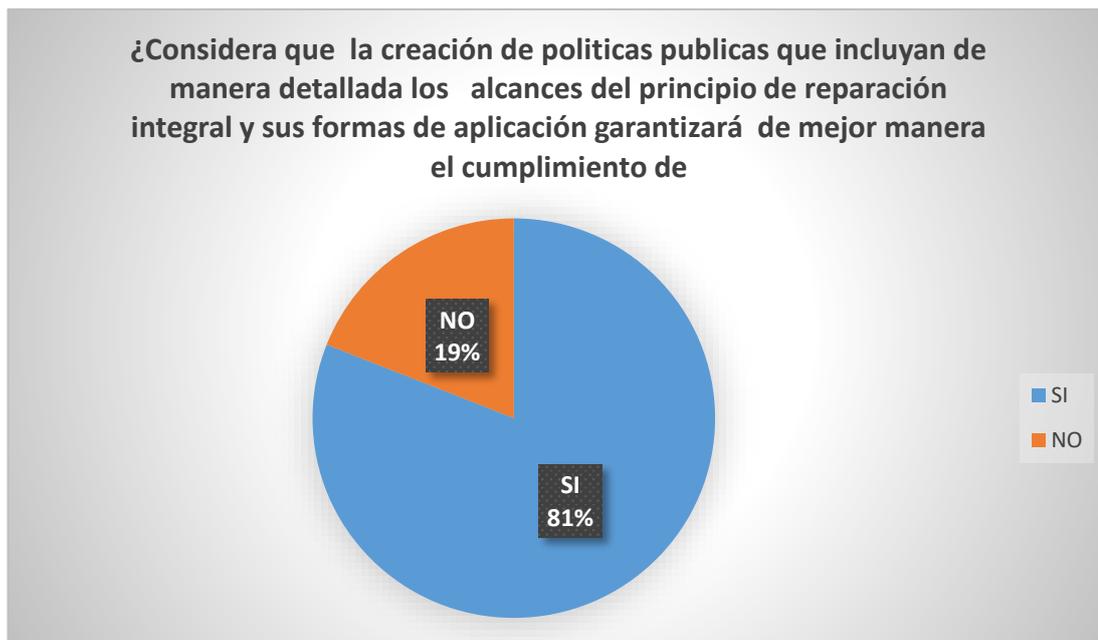
En la encuesta podemos evidenciar que el 100% de la población encuesta considera que el Estado debe establecer políticas públicas encaminadas a la protección de derechos de las víctimas de delitos de tránsito.

10. ¿Considera que es necesaria la creación de Políticas públicas que incluyan de manera detallada los alcances del principio de reparación integral y sus formas de aplicación para así poder garantizar de mejor manera el cumplimiento de los derechos de las víctimas de delitos de tránsito?

**Tabla 16**

### *Creación de políticas publicas*

<b>SI</b>	101	83%
<b>NO</b>	21	17%
<b>TOTAL</b>	122	100%



*Ilustración 14 Creación de políticas públicas  
Elaborado por: Andrés Muyolema  
Fuente: Encuesta*

El 81 % de la población encuestada considera que con la elaboración de un anteproyecto de ley reformativo al Código Orgánico Integral Penal se garantizará la reparación integral a las víctimas de delitos de tránsito de delitos de tránsito, mientras que el 19% cree que no

Es obligación fundamental del Estado asegurar y garantizar que: La jueza o juez resolverá la causa mediante sentencia, y en caso de constatarse la vulneración de derechos, deberá declararla, ordenar la reparación integral, material e inmaterial, y especificar e individualizar las obligaciones, positivas y negativas, a cargo del destinatario de la decisión judicial, y las circunstancias en que deban cumplirse.

El Ecuador es un Estado Constitucional de Derecho, por consiguiente, para que se pueda hacer valer los derechos comunes a las personas es necesario que se desarrolle un sistema jurídico que garantice una aplicación de la justicia transparente y confiable obteniendo un control del desarrollo de los procesos en todas sus diligencias

## CAPITULO IV

### 4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 4.1 Conclusiones

Se ha podido concluir en la presente investigación que al no existir una normativa clara que se encargue de determinar los límites de la reparación integral se ha recurrido a procedimientos inadecuados en los que los operadores de justicia se remiten únicamente al pago de indemnizaciones económicas que no son suficientes para subsanar el daño, desconociendo los demás mecanismos de reparación y que en caso de ordenarlos son de cumplimiento parcial o nulo, es por esta razón que los operadores de justicia no pueden aplicar lo dispuesto en los artículos 78 y 86 núm. 3 de la Constitución de la Republica y el art. 18 de la LOGJCC por los vacíos en torno a la forma en la que se deben de cuantificar los daños dejando de lado los demás mecanismos de reparación.

Las formas de reparación integral establecidas en el COIP no satisfacen las aspiraciones y necesidades de las víctimas debido a que no se encuentra normado el tiempo y las formas en las que deben de cumplirse con los mandamientos de reparación integral ordenados en sentencia por los operadores de justicia por lo que en muchos casos las víctimas deben de esperar a que el victimizado recupere su libertad o se encuentre en capacidad para cumplir con su obligación con la víctima por lo que su cumplimiento es parcial o en muchos casos es nulo.

Las formas y mecanismos de reparación integral que han sido reconocidos dentro del territorio ecuatoriano no han sido desarrollados de manera amplia y eficaz principalmente por la inexistencia de normas, leyes y políticas públicas que se encuentre encaminadas al desarrollo de este principio de mejor manera y se centren en la protección de los derechos vulnerados de las víctimas, del a misma manera no se han desarrollado mecanismos que aseguren que se restituirán los derechos vulnerados de las víctimas a través del cumplimiento coercitivo de las medidas y formas de reparación ordenadas en sentencia.

## **4.2 Recomendaciones**

Es necesario establecer otros criterios sobre la reparación integral, que puedan ser utilizados por los operadores de justicia para poder establecer parámetros para determinar la reparación integral y con ello acceder a eficaces resarcimientos e indemnizaciones a favor de las víctimas para así poder garantizar los derechos de las víctimas establecidos en la Constitución de la República.

Es deber del estado garantizarle a la víctima el resarcimiento del daño ocasionado por una infracción penal al ser la víctima parte de la sociedad y titular de derechos por lo en función de los resultados obtenidos, se recomienda incluir en el Código Orgánico Integral Penal disposiciones que contengan reglas encaminadas a establecer los tiempos para el cumplimiento de las indemnizaciones para ciertos tipos de delitos de tránsito y que puedan ser utilizados por los jueces con el fin de cumplir con la garantía de la reparación integral.

La retribución a la víctima debe ser adecuada y razonable, capaz de crear confianza con casos similares, evitando vulnerar los derechos de la víctima. Se recomienda establecer un sistema de daños e indemnizaciones aplicables conforme a los perjuicios causados al afectado de delitos penales de tránsito para que de esta manera los juzgadores puedan aplicar verdaderamente el principio de seguridad jurídica y reparación integral.

## C. MATERIALES Y REFERENCIAS

### 1. REFERENCIAS

1. Real Academia Española. (2016). *Diccionario Español*. Madrid: Real Academia Española.
2. Abarca, G. (2013). *El Estado Constitucional de Derecho y Justicia Social*. Quito: Editorial Jurídica del Ecuador.
3. Agencia Nacional de Tránsito. (23 de Noviembre de 2014). *El Universo*. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2014/11/23/nota/4256306/fallas-humanas-incrementan-accidentes-transito-cada-ano/>
4. Andrade, Y. (8 de Diciembre de 2014). *derechoecuador*. Obtenido de [www.derechoecuador.com](http://www.derechoecuador.com)
5. Asamblea Nacional. (2008). *Constitución de la República de Ecuador*. Quito: Asamblea Nacional.
6. Asamblea Nacional. (2009). *Ley Orgánica de Garantías Jurisdiccionales y Control Constitucional*. Quito: Asamblea Nacional.
7. Asamblea Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral*. Quito: Asamblea Nacional.
8. Ávila, F. V. (2018). *repository.unimilitar.edu.co/*. Recuperado el 23 de Noviembre de 2020, de <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/12825/DERECHOS%20DE%20LAS%20VICTIMAS%20EN%20DELITOS%20CULPOSOS%20POR%20ACCIDENTES%20DE%20TRANSITO%20EN%20COLONBI A%20pdf.pdf?sequence=2&isAllowed=y>
9. Cabanellas, G. (1984). *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*. Buenos Aires: Heliasta .
10. Cabanellas, G. (1994). *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual. Tomo VIII T-Z*. Buenos Aires: Heliasta S.R.L.
11. Cadena, M. (1998). *Las infracciones o delitos de Tránsito, con sus Analogías a los delitos de homicidio o asesinato*. Quito: Crissan Color.
12. Cairampoma, M. R. (2015). *Tipos de Investigación Científica: Una*

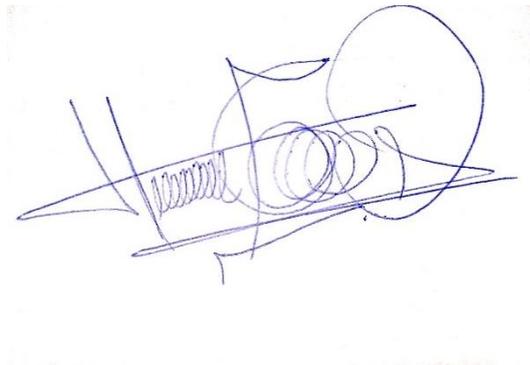
- simplificación de la complicada incoherente nomenclatura y clasificación. *REDVET*, 7.
13. Campos, E. J. (Septiembre de 2014). *dspace.uniandes.edu.ec*. Obtenido de <http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/3161/1/TUAMCO008-2014.pdf>
  14. Cárdenas, N. (26 de Octubre de 2018). *UTPL BLOG*. Obtenido de <https://noticias.utpl.edu.ec/educacion-en-seguridad-vial>
  15. Caso Acevedo Jaramillo y otros Vs. Perú Excepciones Preliminares, Fondo, Reparaciones y Costas (Febrero de 07 de 2006). Obtenido de <http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/3161/1/TUAMCO008-2014.pdf>
  16. Cedillo, B. (24 de Mayo de 2016). Obtenido de [www.elmercurio.com.ec](http://www.elmercurio.com.ec)
  17. Chernes, M. (2017). Educación vial, para fortalecer el proceso de interaprendizaje en los escolares en etapa de educación inicial. *Revista Atlante: Cuadernos de Educación y Desarrollo (octubre 2017)*.
  18. CONDUTTRANS. (2021). *CONDUTTRANS*. Recuperado el Julio de 2021, de <http://conduttrans.com/educacion-vial/importancia-de-la-educacion-y-seguridad-vial/>
  19. Cruz, J. J. (2020). *repository.ucc.edu.co*. Obtenido de [https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/19964/1/2020\\_principio\\_reparacion\\_integral.pdf](https://repository.ucc.edu.co/bitstream/20.500.12494/19964/1/2020_principio_reparacion_integral.pdf)
  20. Dávalos, D. M. (2016). *Accidentes de tránsito Rescates In Situ*. Quito: EDIMEC Ediciones Médicas CIEZT.
  21. Dominguez, R. (2016). Los limites al principio de reparacion integral. *S.Cielo*. Obtenido de [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-80722010000200001&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-80722010000200001&script=sci_arttext)
  22. Gamboa, A. V. (Octubre de 2016). *repositorio.uta.edu.ec*. Obtenido de <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/20329/1/FJCS-DE-917.pdf>
  23. Gardenia Chavez, M. G. (2014). *El Derecho a la Reparación en el Procesamiento Penal*. Madrid: CEPAM. Obtenido de <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/3161/1/TUAMCO008-2014.pdf>

24. Guanín, C. A. (2018). *repositorio.uasb.edu.ec*. Obtenido de <http://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6560/1/T2808-MDPE-Aguirre-La%20reparacion.pdf>
25. Hernandez, R. (2014). *Metodología de la Investigación* (Sexta ed.). Graw Hill/Interamericana Editores S.A.
26. Herrera, M. (1996). *La hora de la victima (compendio de victimologia)*. Madrid: EDITORIAL DE DEREHO REUNIDAS SA.
27. Licon, H. V. (1986). Los accidentes de transito un problema actual . *Salud Pública Mex*, 1.
28. Mandelshon, B. (9 de Marzo de 1967). Victimology and Contemporary Society's Trends. En victims and society. *Justic & Behavoir*.
29. Marquez, L. (19 de Septiembre de 2018). *VIC TPS*. Obtenido de <http://rua.ua.es>
30. Mozos, J. L. (2006). *Responsabilidad Civil Derecho de Daños*. Peru: Jurídica Grijley.
31. Naciones Unidas. (16 de Diciembre de 2005). *Naciones Unidas*. Obtenido de <http://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/RemedyAndReparation.aspx>
32. Navarro, A. (2012). *Derecho de Daños* (Primera ed.). Buenos Aires: San José.
33. Organización de Estados Americanos. (22 de Noviembre de 1962). Convención Americana sobre Derechos Humanos.
34. Organizacion de las Naciones Unidas. (1948). *Pacto Internacional de Derechos Civiles*. Whashintong: ONNU.
35. Organización de Naciones Unidas. (10 de Diciembre de 1948). *Declaración Universal de los Derechos Humanos*. Whashintong: ONU.
36. Organización Mundial de la Salud. (2015). *Who media*. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
37. Peña, F. (2010). *Naturaleza jurídica de la reparación civil ex delicto*. Bogota: Gaceta Pena.
38. Real Academia Española. (2016). *Diccionario Español*. Madrid: Real Académia Española.
39. Torres, E. (1998). *Breves comentarios a la ley de transito y transportes*. Quito.
40. Torres, S. (2014). *PREZI Educacion Vial*. Obtenido de <https://prezi.com/vdsn58ksacuw/educacion-vial/>

41. Vasquez, A. (2005). *Legislacion sobre Transito*. Buenos Aires: Antartica.

42. Veronica Galarza vs Franklin Calderon , 1745120090045 (Marco Antonio Tamayo Mosquera 10 de Abril de 2015).

### **FIRMA DE RESPONSABILIDAD**

A handwritten signature in blue ink, consisting of several overlapping loops and lines, positioned above the author's name.

**Carlos Andrés Muyolema Tixe**

**CC. 185071853-5**

**AUTOR**

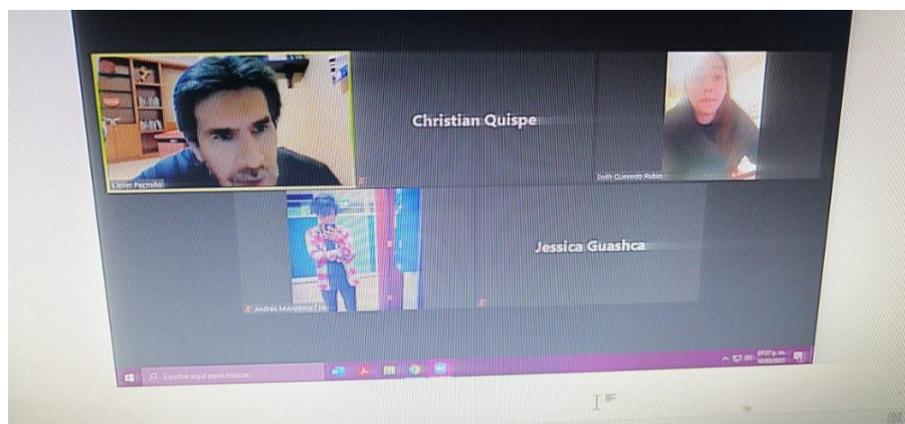
## 2. ANEXOS

### Anexo 1 Fotografías

#### Sistema Integrado de Accidentes de Tránsito (S.I.A.T)



Dr. Klever Pazmiño-Juez de Transito



**Agencia Nacional de Tránsito (A.N.T)**



Anexo 2 Encuesta



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO FACULTA  
DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES  
CARRERA DE DERECHO  
CUESTIONARIO SEMI ESTRUCTURADO  
DIRIGIDA A ABOGADOS DEL COLEGIO DE  
ABOGADOS DE TUNGURAHUA



**INTRUMENTO DE MEDICIÓN CUALITATIVA**

**OBJETIVO:** Recolectar información relevante y conocer el criterio de los Profesionales del Derecho en cuanto a la Seguridad Jurídica y la Reparación Integral A las víctimas de delitos penales de Transito.

**DATOS PERSONALES:**

**EDAD:**

**Sexo:** Masculino  Femenino

1. ¿Conoce los tipos de delitos de Transito con resultado de muerte que contempla nuestra legislación?

SI

NO

2. ¿Se cumple con el principio de seguridad jurídica cuando se restituye el daño causado a la víctima de un delito de tránsito?

SI

NO

3. ¿Se aplica el principio de Reparación Integral en los delitos de transito?

SI

NO

4. ¿Se cumple con el Principio de Reparación Integral a las víctimas de accidentes de Tránsito?

SI

NO

5. ¿La reparación integral a la víctima de delitos de tránsito resarce el daño causado?

SI

NO

6. ¿En el país debería existir una norma que establezca la reparación integral en los delitos de tránsito?

SI

NO

7. ¿Conoce cuáles son las sanciones por ocasionar un accidente de tránsito?

SI

NO

8. ¿Conoce usted cuáles son sus derechos y como acogerse a ellos en un conflicto de tránsito?

SI

NO

9. ¿El Estado debe establecer políticas públicas encaminadas a la protección de derechos de las víctimas de delitos de tránsito?

SI

NO

10. ¿Considera que es necesaria la creación de Políticas públicas que incluyan de manera detallada los alcances del principio de reparación integral y sus formas de aplicación para así poder garantizar de mejor manera el cumplimiento de los derechos de las víctimas de delitos de tránsito?

SI

NO

### Anexo 3 Entrevista



## UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO FACULTA DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES CARRERA DE DERECHO



### ENTREVISTA DIRIGIDA A JUECES, MIEMBROS DE LA ANT Y SIAT

**OBJETIVO:** Analizar los alcances del principio de reparación integral.

**Nombre:**

**Cargo:**

### ENTREVISTA

1. ¿Cuáles son las principales razones para que se produzcan accidentes de tránsito?
2. ¿Existen mecanismos orientados a regular y proteger las indemnizaciones que deben recibir las víctimas?
3. ¿Existen organismos encargados de desarrollar medidas eficaces?
4. ¿Existen mecanismos orientados a reducir los accidentes de tránsito?

---

**FIRMA DE RESPONSABILIDAD**