



**MAESTRÍA EN DERECHO MENCIÓN DERECHO
PROCESAL**

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
MAGÍSTER EN DERECHO MENCIÓN DERECHO
PROCESAL**

TEMA

**“EJECUCIÓN DE LA REPARACIÓN INTEGRAL EN MATERIA DE TRÁNSITO
ESTABLECIDA EN SENTENCIA CONDENATORIA BAJO LAS REGLAS DEL
COIP Y DEL COGEP.”**

Autor: Ab. WILLIAM RICARDO DONOSO RIVAS

Tutor: PhD Mario Martínez Hernández

**GUAYAQUIL-ECUADOR
2021**



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

TÍTULO: EJECUCION DE LA REPARACION INTEGRAL EN MATERIA DE TRANSITO ESTABLECIDA EN SENTENCIA CONDENATORIA BAJO LAS REGLAS DEL COIP Y DEL COGEP.		
AUTOR: William Ricardo Donoso Rivas	TUTOR: PhD. Mario Martínez Hernández	
INSTITUCIÓN: Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil	Grado obtenido: Magister en Derecho mención Derecho Procesal	
MAESTRÍA: MAESTRÍA EN DERECHO MENCIÓN DERECHO PROCESAL	COHORTE: COHORTE II	
FECHA DE PUBLICACIÓN: 2021	N. DE PAGS: 93	
ÁREAS TEMÁTICAS: Derecho		
PALABRAS CLAVE: Derecho Penal, Indemnización, Daños, Accidente, Lesión		
RESUMEN: La reparación integral, como concepto básico de las decisiones constitucionales, ha tenido múltiples referencias, principalmente desde el derecho internacional de los derechos humanos, dado su objeto principal de tutela, la dignidad humana, las cuales han sido asimiladas en el plano normativo y jurisprudencial, por el Estado ecuatoriano a partir del cambio de modelo constitucional. En los principios básicos sobre el derecho en las víctimas de violaciones manifiestas de normas internacionales de derechos humanos y del derecho internacional humanitario a interponer recursos y obtener reparaciones, que fueron aprobados por la Asamblea General de las Naciones Unidas, quince años después, se establecen diversas formas de reparación, que pueden resumirse en: restitución, indemnización, rehabilitación, satisfacción y garantías de no repetición. El derecho es un conjunto de normas cuyo principal objetivo es la regulación de la conducta humana, por el simple hecho de ser normas jurídicas se ubican dentro de un universo general, debe tener un carácter obligatorio y coercitivo este carácter se lo impone un Estado, por un poder público, a través de leyes se apliquen normas que establecen la reparación integral debiéndose atender a las circunstancias particulares de cada caso y a los derechos constitucionales.		
N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTOR: William Ricardo Donoso Rivas	Teléfono: 0999665931	E-mail: wdonosor@ulvr.edu.ec
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	PhD. Eva Guerrero López Teléfono:04 2 596500 Ext.170 E-mail: eguerrero@ulvr.edu.ec Directora del Departamento de Posgrado. PhD. Mario Martínez Hernández Teléfono:04259-6500 Ext.170 E-mail: mmartinezh@ulvr.edu.ec Coordinador de Maestría	

CERTIFICADO ANTIPLAGIO

TESIS MAESTRÍA

INFORME DE ORIGINALIDAD

7%

INDICE DE SIMILITUD

7%

FUENTES DE INTERNET

0%

PUBLICACIONES

0%

TRABAJOS DEL ESTUDIANTE

FUENTES PRIMARIAS

1	www.mundomachala.com Fuente de Internet	1%
2	www.coursehero.com Fuente de Internet	1%
3	onu.org.gt Fuente de Internet	1%
4	segurosyriesgos.com.ar Fuente de Internet	1%
5	www.elcolombiano.com Fuente de Internet	1%
6	derechoecuador.com Fuente de Internet	<1%
7	Erick Alfonso Galán Castro. "Legislaciones subnacionales de víctimas en cuatro entidades mexicanas: la construcción legal de la victimización", Encrucijada, Revista Electrónica del Centro de Estudios en Administración Pública, 2018 Publicación	<1%



Firma: _____

Ab. PhD Mario Martínez Hernández

8	www.elderecho.com Fuente de Internet	<1%
9	www.un.org Fuente de Internet	<1%
10	lahora.com.ec Fuente de Internet	<1%
11	martasanolguinl.blogspot.com Fuente de Internet	<1%
12	www.gerencie.com Fuente de Internet	<1%
13	sincopa-sv.blogspot.com Fuente de Internet	<1%
14	"Applied Technologies", Springer Science and Business Media LLC, 2020 Publicación	<1%
15	Ximena Roncal Vattuone. "América Latina después del 2020", High Rate Consulting Publications, 2020 Publicación	<1%
16	idoc.pub Fuente de Internet	<1%

Excluir citas

Apagado

Excluir coincidencias

Apagado

Firma: _____

Ab. PhD Mario Martínez Hernández

DEDICATORIA

Dedico con todo mi corazón a mis padres y esposa sin cuyo esfuerzo jamás podría realizar los objetivos planteado ya que fueron pilares fundamentales durante esta etapa de vida en la que el esfuerzo se ve recompensado con la satisfacción de una obra concluida.

Gracias Dios por tener una familia unida en todo momento.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por permitirme seguir con vida y terminar una meta más en mi vida de Maestrante, en especial a mi madre la Msc: Martha Rivas de Donoso inculcándome buenos valores siguiendo los pasos de ella, a mi padre Abg: Marcos Donoso Fernández que con sus consejos pude aprender más sobre la profesión a mi esposa Ing.: Wendy Falcones Prado quién fue mi apoyo incondicional desde el inicio hasta el final de la Maestría a mis hermanos, amigos, familiares que estuvieron pendiente a este desarrollo y culminación de mi proyecto investigativo para ahondar más conocimiento en mi vida profesional así ponerlo en práctica ante la sociedad, con trabajo esfuerzo motivación dedicación se llega al objetivo.

También agradezco a la Universidad Laica Vicente Rocafuerte, a sus excelentes docentes y profesionales en general por sus enseñanzas, a mi tutor PhD Mario Martínez Hernández por su paciencia y guía en el desarrollo de esta investigación.

Abg: William Donoso Rivas

CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR

Guayaquil, Marzo 5 del 2021

Yo, **Ab. WILLIAM RICARDO DONOSO RIVAS** declaro bajo juramento, que la autoría del presente trabajo me corresponde totalmente y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo mis derechos de autor a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su Reglamento y normativa Institucional vigente.

Firma: _____

Ab. WILLIAM RICARDO DONOSO RIVAS

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR DE LA TESIS

Guayaquil, Marzo 5 del 2021

Certifico que el trabajo titulado **“EJECUCION DE LA REPARACION INTEGRAL EN MATERIA DE TRANSITO ESTABLECIDA EN SENTENCIA CONDENATORIA BAJO LAS REGLAS DEL COIP Y DEL COGEP”** ha sido elaborado por, Ab. WILLIAM RICARDO DONOSO RIVAS, bajo mi tutoría, y que el mismo reúne los requisitos para ser defendido ante el tribunal examinador que se designe al efecto.



Firma: _____

Ab. PhD Mario Martínez Hernández

RESUMEN EJECUTIVO

La reparación integral, como concepto básico de las decisiones constitucionales, ha tenido múltiples referencias, principalmente desde el derecho internacional de los derechos humanos, dado su objeto principal de tutela, la dignidad humana, las cuales han sido asimiladas en el plano normativo y jurisprudencial, por el Estado ecuatoriano a partir del cambio de modelo constitucional.

En los principios básicos sobre el derecho en las víctimas de violaciones manifiestas de normas internacionales de derechos humanos y del derecho internacional humanitario a interponer recursos y obtener reparaciones, que fueron aprobados por la Asamblea General de las Naciones Unidas, quince años después, se establecen diversas formas de reparación, que pueden resumirse en: restitución, indemnización, rehabilitación, satisfacción y garantías de no repetición.

El derecho es un conjunto de normas cuyo principal objetivo es la regulación de la conducta humana, por el simple hecho de ser normas jurídicas se ubican dentro de un universo general, debe tener un carácter obligatorio y coercitivo este carácter se lo impone un Estado, por un poder público, a través de leyes se apliquen normas que establecen la reparación integral debiéndose atender a las circunstancias particulares de cada caso y a los derechos constitucionales.

Palabras claves: Derecho Penal, Indemnización, Daños, Accidente, Lesión

ABSTRACT

Comprehensive reparation, as a basic concept of constitutional decisions, has had multiple references, mainly from international human rights law, given its main object of protection, human dignity, which have been assimilated at the normative and jurisprudential level, by the Ecuadorian State from the change of constitutional model.

The basic principles on the right of victims of manifest violations of international human rights and international humanitarian law to file appeals and obtain reparations, which were approved by the United Nations General Assembly, fifteen years later, establish various forms of reparation, which can be summarized as: restitution, compensation, rehabilitation, satisfaction and guarantees of non-repetition.

The law is a set of norms whose main objective is the regulation of human behavior, for the simple fact of being legal norms they are located within a general universe, they must have a mandatory and coercive character, this character is imposed by a State, for a public power, through laws, rules are applied that establish comprehensive reparation, and must attend to the particular circumstances of each case and to constitutional rights.

Keywords: Criminal Law, traffic Allowances, Damage, Accidents, Injuries

Índice general

CERTIFICADO ANTIPLAGIO.....	iii
DEDICATORIA.....	v
AGRADECIMIENTO	vi
CERTIFICACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR.....	vii
CERTIFICACIÓN DEL TUTOR DE LA TESIS	viii
RESUMEN EJECUTIVO.....	ix
ABSTRACT	x
Índice general	xi
Introducción.....	1
Capítulo I:.....	4
1 Marco general de la investigación.....	4
1.1 Tema	4
1.2 Planteamiento del problema.....	4
1.3 Formulación y sistematización del Problema	5
1.3.1 Formulación del Problema.....	5
1.3.2 Sistematización del Problema.....	5
1.4 Delimitación del problema de investigación.....	6
1.5 Objetivos de la investigación	6
1.5.1 Objetivo General.....	6
1.5.2 Objetivos Específicos	6
1.6 Justificación de la investigación	7
1.7 Línea de Investigación	8
1.8 Idea a defender.....	9

Capítulo II:.....	10
2 Marco teórico	10
2.1 Marco teórico	10
2.1.1 Conceptualización del término accidente	10
2.1.2 Antecedentes de los accidentes de tránsito.....	10
2.1.3 Los accidentes de tránsito según la Organización Mundial de la Salud.....	11
2.1.4 Importancia social de los accidentes de tránsito.....	12
2.1.5 La reparación integral del daño	14
2.1.6 Lucro cesante.....	18
2.1.7 Principio de la ley del talión	20
2.2 Marco conceptual.....	21
2.3 Marco legal	28
2.3.1 Constitución del Ecuador.....	28
2.3.2 Código Orgánico Integral Penal	28
2.3.3 Código orgánico de la función judicial COFJ	36
2.3.4 Código Orgánico General de Procesos	37
2.3.5 Ley orgánica de garantías jurisdiccionales y control constitucional	37
2.3.6 Ley de reparación de víctimas y judicialización de violaciones derechos humanos	38
2.3.7 Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial.....	39
2.4 Derechos comparados	40
2.4.1 Colombia	40
2.4.2 Argentina	42
2.4.3 Ecuador.....	44
2.5 Casos estadísticos.....	46

2.5.1	Agencia Nacional de Tránsito	46
2.5.2	Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil	47
2.5.3	Otras de las causas probables de accidentes de tránsito	49
Capítulo III:	50
3	Marco metodológico	50
3.1	Tipos de investigación.	50
3.2	Enfoque de investigación.....	50
3.3	Métodos de investigación	50
3.4	Población.....	51
3.5	Muestra	51
3.6	Técnicas de recolección de datos	51
3.6.1	Análisis de las entrevistas.....	52
Capítulo IV	60
4	INFORME TÉCNICO.....	60
4.1	Título.....	60
4.2	Objetivos del informe técnico	60
4.2.1	Objetivos General	60
4.2.2	Objetivos Específico.....	60
4.3	Justificación	60
4.4	Exposición de los hechos	61
4.5	Análisis de lo actuado	62
4.6	Resultados obtenidos	63
4.7	Conclusiones del Informe técnico.....	63
4.8	Recomendaciones del informe técnico	64
CONCLUSIONES	65

RECOMENDACIONES.	66
Bibliografía.....	67
Anexos.....	69

Introducción

En Ecuador, el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), ha situado los accidentes de tránsito como la sexta causa de mortalidad, detrás de enfermedades como la diabetes y afecciones cardíacas. La Organización Mundial de la Salud (OMS), indica cada año mueren en el mundo cerca de 1,3 millones de personas a causa de accidentes de tránsito y hasta 50 millones sufren traumatismos mortales en estos siniestros.

El INEC ha informado que en 2017 se produjeron 28.967 accidentes, dejando 2.153 muertos. La tasa de fallecidos, respecto al número de siniestros ha aumentado en el primer semestre del 2018 según estadísticas de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT). Aunque las cifras por este tipo de siniestros han venido descendiendo en los últimos cinco años; sin embargo, la cantidad de fallecidos registrada en esos accidentes sigue siendo alta (superando incluso el millar de personas), lo que genera que la tasa de mortalidad, en al menos este primer semestre, se mantenga al alza.

En el 2014 la tasa de fallecidos hasta junio era de 6,43 por cada 100 accidentes de tránsito (1.276 muertos en 19.842 siniestros). En el 2015 esa tasa bajó a 5,93 (1.038 fallecidos en 17.492 accidentes). En el 2016 volvió a subir a 6,28 (972 muertos en 15.473 siniestros). En el 2017 siguió al alza para llegar a 7,06 (1.011 muertos en 14.322 accidentes). En el 2018 alcanzó su tasa de mortalidad más alta de los últimos cinco años, con 8,49 (1.058 fallecidos en 12.460 siniestros).

La mayor cantidad de accidentes en el primer semestre del 2018 se registró en Guayas en el mes de mayo, con un total de 715. Sobre los fallecidos por accidentes de tránsito, las mayores cantidades se registraron en la provincia Guayas en enero pasado, con 47; y en abril, con 45. Y los meses con más muertes registradas por estos accidentes han sido marzo, con 190, y abril, con 185. Guayaquil registro 96 muertes, pero en este caso esa cifra ha aumentado en esta ciudad, respecto a los 74 fallecidos entre enero y junio del año pasado.

Entre las provincias con mayor población en el Ecuador, Guayas registra una tasa de mortalidad de 5,8 personas por cada 100.000 habitantes, causados por accidentes de tránsito.

Según nota del Diario el telégrafo hace 10 años, las primeras causas para los percances de tránsito en Ecuador eran: la impericia, la imprudencia y la irresponsabilidad del conductor, debido en gran manera al consumo de licor o de alguna droga. Actualmente, el consumo de alcohol ocupa la cuarta casilla entre las causas por las que se producen accidentes.

La reparación integral, como concepto básico de las decisiones constitucionales, ha tenido múltiples referencias, principalmente desde el derecho internacional de los derechos humanos, dado su objeto principal de tutela, la dignidad humana, las cuales han sido asimiladas en el plano normativo y jurisprudencial, por el Estado ecuatoriano a partir del cambio de modelo constitucional.

En los principios básicos sobre el derecho en las víctimas de violaciones manifiestas de normas internacionales de derechos humanos y del derecho internacional humanitario a interponer recursos y obtener reparaciones, que fueron aprobados por la Asamblea General de las Naciones Unidas, quince años después, se establecen diversas formas de reparación, que pueden resumirse en: restitución, indemnización, rehabilitación, satisfacción y garantías de no repetición.

El derecho es un conjunto de normas cuyo principal objetivo es la regulación de la conducta humana, por el simple hecho de ser normas jurídicas se ubican dentro de un universo general, debe tener un carácter obligatorio y coercitivo este carácter se lo impone un Estado, por un poder público, a través de leyes se apliquen normas que establecen la reparación integral debiéndose atender a las circunstancias particulares de cada caso y a los derechos constitucionales.

La responsabilidad no escapa a la discusión sobre clasificación pues ocupa un sensible lugar en la evolución del derecho, en tanto se trata de la obligación reparatoria en razón del daño que se ha causado a otra persona. El derecho de daños se considera un derecho en expansión a causa de la ampliación en indemnizaciones, se amplía el campo de la responsabilidad objetiva, pues se conceden más indemnizaciones por razones de equidad fundamentalmente en la responsabilidad del estado, ampliando el número de los obligados a la reparación integral como expresión en protección a la dignidad de personas afectadas y víctimas de violación de los derechos humanos.

La presente investigación está enfocada en el Código Orgánico Integral Penal, Código General de Proceso, Constitución y la jurisprudencia que se aplica en el sistema penal ecuatoriano, para un enfoque dirigido a la estructura jurídica actual de la norma que engloba los derechos de los mecanismos necesarios para cuantificar la reparación integral como parte de sentencia condenatoria, que debería ser también el de conciliación en todo caso, la reparación es una pena y también es un derecho que contempla varios aspectos forma a su aplicación en medida que tiende a concluir conflictos.

Capítulo I:

1 Marco general de la investigación

1.1 Tema

Ejecución de la reparación integral en materia de tránsito establecida en sentencia condenatoria bajo las reglas del COIP y del COGEP.

1.2 Planteamiento del problema

En la provincia del Guayas durante los dos últimos años ha sido considerada uno de los cantones donde se registran la mayor cantidad de accidentes en las vías de circulación. Se puede indicar que algunas de las causas de los accidentes son impericia, imprudencia, consumo de Alcohol o droga, uso de celular, exceso de velocidad, irrespeto de las leyes y reglamentos (MAPFRE, 2017)

La Agencia Nacional de Tránsito en sus cuadros estadísticos, indican que en el período 2017 hubo un total de 456 fallecidos y 8.081 lesionados. Mientras que, en el 2018, hubo un incremento de 511 personas que perdieron la vida y 7.819 lesionados. Según datos la Organización Mundial de la Salud (OMS), un millón y medio de personas perdieron la vida en 2017 a escala mundial como producto en accidentes de tránsito (Diario El Telegrafo, 2018).

El tema investigativo se basa en las indemnizaciones que no son pagadas por el dolo que se pueda estar cometiendo durante el proceso que se lleva a cabo en la ejecución de reparación integral de los daños y perjuicios ocasionados por las personas responsables de los accidentes de tránsito, no se cumplen alegando que estando privados de la libertad no producen dinero para hacer frente a los daños ocasionados.

La reparación se deriva de la propia naturaleza en los delitos de tránsito, es decir la culpa que tiene el infractor a causa de la imprudencia, impericia, negligencia y falta de observancia

de las leyes de tránsito vigentes. Una reparación integral engloba a la rehabilitación de las víctimas, atención médica, daños materiales ocasionados en un accidente y el infractor es consciente del peligro en conducir un vehículo a motor.

Toda víctima del delito culposo debe contar con la seguridad Jurídica del Estado velando sus derechos a través de sus órganos judiciales, los conductores deben evitar toda clase de accidentes a través de la prudencia con responsabilidad y respeto a las normas de tránsito de todos los usuarios viales.

En la reparación de daños y perjuicios en materia de tránsito las víctimas temen que el infractor recupere la libertad no haciéndose responsable, una vez cumplida la pena el juez debe darle la libertad inmediata, sin incidir en el que haya o no pagado la indemnización.

Los infractores sentenciados se declaran insolvente al no tener dinero para cancelar la indemnización impuesta por los jueces esa insolvencia puede ser fraudulenta para evitar precisamente el cumplimiento de las obligaciones habiendo casos que ceden sus bienes y propiedades, las autoridades antes de calificar la condición económica del procesado tiene que arbitrar las medidas respectivas ante el registro mercantil, registro de la Propiedad para determinar si tiene patrimonio y con eso esa base pedir embargo y remate de bienes.

1.3 Formulación y sistematización del Problema

1.3.1 Formulación del Problema

¿De qué manera las normas establecidas en el COIP y en el COGEP están siendo efectivas para la reparación integral en los accidentes de tránsito?

1.3.2 Sistematización del Problema

- ¿Cuáles son las magnitudes del problema en la falta de reparación integral a las víctimas de accidente de tránsito registrados en el Cantón Guayaquil?

- ¿Por qué razones quedan impagas las indemnizaciones a las víctimas de accidentes de tránsito?
- ¿El nivel de cumplimiento en la reparación integral con las reformas en el Coip?
- ¿De qué manera se puede establecer si los infractores están en la capacidad económica de pagar los daños y perjuicios a las víctimas en delitos de tránsito?

1.4 Delimitación del problema de investigación

El presente trabajo investigativo se llevará a cabo haciendo estudio sobre los accidentes ocurridos con la reparación de daños e indemnizaciones a las víctimas en la provincia del Guayas cantón Guayaquil en un lapso no mayor a los últimos 3 años.

1.5 Objetivos de la investigación

1.5.1 Objetivo General

Analizar la reparación integral en materia de tránsito establecida en sentencia condenatoria ejecutoriada bajo las reglas del COIP y del COGEP, el pago de daños y perjuicios en los delitos de accidentes culposos y su repercusión civil y penal en las víctimas de siniestro.

1.5.2 Objetivos Específicos

- Analizar los fundamentos legales aplicados al pago de daños y perjuicios para su cumplimiento íntegro en siniestro de tránsito registrados en el Cantón Guayaquil.
- Determinar el marco jurídico para el cumplimiento de la reparación integral, establecida en sentencia condenatoria ejecutoriada, producto de las infracciones de tránsito, para garantizar la tutela judicial efectiva de la víctima.

- Establecer mecanismo jurídico para que el juez de garantías penitenciarias efectivice el cumplimiento de la reparación integral específicamente el material a favor de la víctima.

1.6 Justificación de la investigación

El presente proyecto se enfoca en que la víctima tenga conocimiento amplio sobre el cumplimiento de las indemnizaciones producto de accidente, seguros de tránsito vigente en la actualidad en la reparación de daños y perjuicios que se vive constantemente en la provincia del Guayas. Se mantiene el seguro del SPPAT que cubre un determinado monto de accidentes ocurridos en las vías de circulación.

La idea planteada a los problemas de tránsito que existe en la provincia del Guayas, Cantón Guayaquil como las reparaciones económicas de algunos accidentes que se producen, no cubre el monto de daños ocasionados durante el proceso se declaran insolvente para responder las indemnizaciones. Actualmente muchas víctimas no reciben tratamiento, ni asistencia médica por el daño sufrido en los accidentes. Luego de una resolución en la sentencia se debería implementar una reforma más estricta para que todas las víctimas puedan recibir sus indemnizaciones de acuerdo a la sentencia dictada en los daños ocasionados sobre delito de tránsito.

La investigación se justifica, debido a que, Ecuador está ubicado en el segundo lugar de países en Latinoamérica donde ocurren más accidentes de tránsito, existiendo un aumento permanente. Las estadísticas respecto a los accidentes muestran un significativo incremento que hubo en los últimos dos años, y permiten conocer las causas por la cual se sufrió muchos siniestros. La poca señalización, la irresponsabilidad de los choferes, peatones incluso motociclista son las principales causas del aumento del número de accidentes que dejan lesionados, golpeados, amputados y fallecidos (Diario El Universo, 2018)

Cabe recalcar que, el conductor infractor sentenciado en la acción penal cumple con la sentencia dictada por la autoridad de Justicia competente pero civil mente no se cumple en su totalidad un estudio recabado y en declaraciones en los diarios informativos, entrevista, noticieros víctimas que han sufrido accidentes su reparación económica no se cancelan en su totalidad.

Según los procesos investigativo en los accidentes de tránsito con el pago de daños y perjuicios, se puede apreciar que influye mucho la capacidad de pago por parte de los infractores en el medio económico para la reparación, motivo por el cual, las víctimas no reciben su indemnización económica, temiendo que puedan salir en libertad cumpliendo la pena y no se cancele la indemnización que las autoridades establecieron por los daños planteando una acción civil para su cumplimiento en la resolución que fue dictada por las autoridades competentes.

Se debería proponer mecanismos legales para viabilizar los daños ocasionados garantizando el derecho a las víctimas desde un inicio hasta dictar sentencia para asegurar la indemnización, se puede exigir a cada propietario un seguro que cubra daños a tercero “lesiones o muerte” a más del seguro que en la actualidad cumple sus funciones “SPPAT”. Un derecho comparado a la legislación americana, en la que sus leyes establecen que todos los ciudadanos que manejan medios de transporte tienen un seguro que cubre todo accidentes de tránsito.

1.7 Línea de Investigación

Este trabajo se enmarca dentro de la Línea Institucional: Sociedad civil, derechos humanos y gestión de la comunicación. Dentro de la Línea de facultad de Ciencias Sociales y Derecho: Derecho procesal con aplicabilidad al género, la identidad cultural y derechos humanos. Y dentro de las Sub-líneas de Facultad de Ciencias Sociales y Derecho: 1. Procedimiento constitucional-civil-penal.

1.8 Idea a defender

El cumplimiento de las sentencias condenatorias ejecutoriadas haría posible la reparación integral en materia de tránsito.

Variables de la Idea a Defender

Sentencia ejecutoriada:

La palabra sentencia procede del latín *sentiendo*, que equivale a sintiendo; por expresar la sentencia lo que siente u opina quien la dicta. Por ella se entiende la decisión que legítimamente dicta el juez competente, juzgando de acuerdo con su opinión y según la ley o norma aplicable. (Diccionario Jurídico Elemental Guillermo Cabanellas De Las Cuevas, 2012)

Reparación integral:

“Para Sergio García Ramírez, las reparaciones existen cuando la conducta ilícita genera una lesión jurídica, además de lesiones de otro orden, que es preciso reparar con justicia, oportunidad y suficiencia.” (García, 2005 p.97)

- ✓ Cumplimiento de las sentencias condenatorias ejecutoriadas.
- ✓ Reparación integral en materia de tránsito.

Capítulo II:

2 Marco teórico

2.1 Marco teórico

2.1.1 Conceptualización del término accidente

Se denomina accidente (del latín “accidens” que significa suceder y “cadere”, caerse) a aquel acontecimiento eventual, que muchas veces ocasiona algún daño, o que al menos altera la normalidad de los hechos. Los accidentes suceden en forma inesperada, y tienen que tener una conexión causal con el hecho imprevisto que lo motiva.

La prevención de accidentes es el conjunto de medidas que se toman tanto en forma individual como socialmente, a partir de iniciativas privadas o públicas, para impedir en la medida de lo posible que acontezcan hechos dañosos no intencionales, o disminuir los efectos dañinos de los mismos, si su ocurrencia resulta inevitable.

2.1.2 Antecedentes de los accidentes de tránsito

Los accidentes de tránsito son un problema de actualidad debido a su magnitud, pero su antecedente es remoto. Se tienen datos del año 1300, en la Ciudad del Vaticano, durante la celebración del año santo donde los peregrinos que acudían eran tantos, que tuvieron lugar numerosos accidentes, por lo que se decidió tomar medidas como pintar calles, puentes y caminos con rayas blancas a fin de dividirlos en dos secciones.

Asimismo, se hicieron saber a los peregrinos las reglas para facilitar el tránsito y brindar mayor seguridad." Al inicio de los vehículos de motor se produjeron, en 1896, las dos primeras defunciones por accidente de tránsito en la Gran Bretaña. El primer muerto por esta misma causa en los Estados Unidos de Norteamérica, fue en el año de 1899. Actualmente los accidentes de tránsito constituyen un grave problema de salud pública

en todo el mundo, ya que éstos ocasionan un alto número de víctimas y lesionados, años de vida perdidos prematuramente, alteraciones psicológicas, así como altos costos.

2.1.3 Los accidentes de tránsito según la Organización Mundial de la Salud

Según la organización Mundial de la Salud (2017) los principales factores causantes de accidentes son los comportamientos irresponsables de conductores y pasajeros, el consumo de alcohol, la utilización de teléfonos móviles, el estado técnico de los vehículos y la calidad de las infraestructuras y señalizaciones viales.

El 74% de las muertes ocasionadas por siniestros de tránsito, que ocurren en países con ingreso medio corresponden al 53% de los vehículos registrados en el mundo. En los países con ingreso bajo, la situación es peor aún. Sólo el 1% de los automóviles registrados en el mundo producen 16% de los fallecidos. Esto evidencia una importante desproporción en el número de fallecidos a causa de siniestros de tránsito en relación con su nivel de motorización.

Las diferencias existentes en tasa de mortalidad por siniestros de tránsito son diametralmente diferentes en distintas zonas del planeta, mientras en la región europea la tasa es 9,3 por 100 000 habitantes y está bajando, en la región africana alcanza cifras cercanas al 26,6 por cada 100 000 y está creciendo.

El 50% de las víctimas de accidentes de tránsito en el mundo corresponden a motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (5%), denominados usuarios vulnerables de las vías, mientras que el 50% restante lo componen ocupantes de vehículos (31%) y usuarios no especificados. El 59% de las muertes en siniestros de tránsito son adultos entre 15 y 44 años. El 77% de los fallecidos son hombres.

El verbo reparar guarda relación simétrica con los verbos indemnizar, resarcir, restablecer, componer, compensar y restituir. Esto puede generar confusión frente al

concepto de “reparar”. En ese sentido, se pretende en el campo de la responsabilidad civil asegurar un concepto omnicomprendivo que se configura en la finalidad y naturaleza de la misma, cual es, la reparación integral. Ésta se corresponde con el principio general de la responsabilidad civil, toda vez que consiste en lograr el restablecimiento de la persona que sufre el daño, es decir, asegurar que volverá a la situación anterior -statu quo- que tenía antes de que se produjera el hecho generador del daño.

La reparación en el derecho de daños ha evolucionado a partir de la política implementada mediante directrices por la Organización de las Naciones Unidas, desarrollada en el derecho internacional por la Corte Interamericana de Derechos Humanos, para asegurar la garantía y el respeto en los derechos humanos y del Derecho Internacional Humanitario por parte de los Estados.

Por lo tanto, la reparación de daños en los casos mencionados consiste en retornar a la víctima de las violaciones de derechos humanos a las condiciones que tenía antes de que se produjera el daño; para ello es necesario revisar en cada caso las situaciones sociales, culturales y políticas que lo rodean, toda vez que las particularidades varían esta perspectiva.

2.1.4 Importancia social de los accidentes de tránsito

Actualmente los accidentes de tránsito constituyen un grave problema de salud pública en todo el mundo, ya que éstos ocasionan un alto número de víctimas y lesionados, años de vida perdidos prematuramente, alteraciones psicológicas, así como altos costos. En los Estados Unidos de Norteamérica, los accidentes de tránsito constituyen la cuarta causa de muerte, después de las enfermedades cardiovasculares, el cáncer y los accidentes cerebrovasculares.

Los usuarios vulnerables de la vía pública (peatones, ciclistas y conductores o pasajeros de vehículos de dos ruedas) representan la mitad de todas las personas que fallecen en el

mundo por accidentes de tránsito. La proporción de muertes por accidentes de tránsito entre los usuarios vulnerables de la vía pública es mayor en los países de ingresos bajos que en los de ingresos altos.

En la economía de los diferentes países, no sólo inciden los factores antes mencionados; sino también los años potenciales de vida perdidos que suman cantidades considerables. al transformarse en mayor número de horas de trabajo y productividad, calculando que los costos para la sociedad en términos de años de trabajo perdidos equivalen a los atribuidos a todas las enfermedades cardiovasculares.

Otros aspectos importantes que casi nunca se considera, son los trastornos psicológicos ocasionados por los accidentes, ya que las secuelas y complicaciones que éstos producen van desde confusión mental hasta inadaptación al medio ambiente del individuo, desestabilizando a la familia y a la sociedad.

Los especialistas actuales sostienen que los accidentes no ocurren por casualidad, sino que siempre existe un motivo que los ocasiona y éste, la mayoría de las veces no es única, sino que consta de una integración de causas que actúan en un determinado momento en forma simultánea o escalonada.

Los costos que se ocasionan en tratamientos médicos, rehabilitación, seguros personales y automovilísticos e incapacidades, son muy grandes y acaparan recursos que podrían destinarse a otros campos de la salud. Los rangos que agrupan ciertas características se pueden establecer con parámetros de valoración más justos, al cálculo de indemnizaciones de perjuicios, integras variables cualitativas ordinales explicativas como evidencias de edad del occiso, factor para determinar los años de vida perdidos económicamente, el nivel socioeconómico y el salario hasta la fecha del accidente. Las reparaciones se liquidarían con criterios igualitarios principios y valores constitucionales atendiendo a las responsabilidades que deben cumplirse con las sentencias dictada por los jueces que administran justicia.

Eugenio Raúl Zaffaroni (2014) en su obra *Manual de Derecho Penal*, en esencia señala que: El tipo culposo no individualiza la conducta por la finalidad sino porque en la forma en que se obtiene esa finalidad se viola un deber de cuidado. La circunstancia de que el tipo no individualice la conducta culposa por la finalidad en sí misma, no significa que la conducta no tenga finalidad (pág. 455 a 462).

La Abg. María José Terán (2017) en su proyecto “La proporcionalidad de la pena de los delitos culposos de tránsito” menciona que, tomando en consideración la incidencia que tiene en la sociedad de la ciudad de Babahoyo y en el país, los accidentes de tránsito y debiendo tener en cuenta la aplicación del principio de proporcionalidad consagrado en la Constitución del Ecuador, así como en el mismo Código Orgánico Integral penal, establece que se deben analizar las normas constitucionales respecto al principio de proporcionalidad, así como también penas establecidas en los diversos artículos destinados a este fin y lo exageradas que resultan las mismas en muchas ocasiones.

2.1.5 La reparación integral del daño

Visintini (2015) explica que en el Derecho italiano la reparación integral del daño, llamado principio de la equivalencia entre el daño y la reparación, consiste en “que todo daño que ocasione una pérdida patrimonial o frustración de una ganancia debe ser resarcido” (pág. 295)

Para Koteich (2006), la reparación integral “Impone considerar más que las simples proyecciones patrimoniales o materiales del hecho ilícito, es decir, tomar a la persona de la víctima como una compleja realidad biológica, social y espiritual” (pág. 18)

“El dinero que el ofensor paga a la víctima no será la representación exacta del dolor que experimente, pero le servirá para compensarlo procurándole los medios de aliviarse de él, o

de buscar otras ventajas o satisfacciones que le permitan disiparlo, o hacerlo de alguna manera mucho más soportable” (Falconí, 2005).

El principio de proporcionalidad desde el punto de vista constitucional teniendo en primer lugar que “el principio de proporcionalidad es un método de interpretación normativo ubicado como “típicamente constitucional que en el marco de las relaciones entre el poder público y los ciudadanos, impone que el derecho de éstos sólo puedan ser limitados en la medida que ello sea estrictamente imprescindible para la protección de los intereses públicos a los que sirve dicha limitación del ámbito de libre autodeterminación del individuo (...)” (Baquerizo, 2010).

Derechos Humanos (2013) –en adelante CIDH–, sostiene que la eficacia debe guiar la implementación de las medidas de reparación y orientación, que comprenden la participación de las víctimas en su diseño, ejecución y atendiendo sus necesidades y expectativas, toda vez que en estos casos la reparación debe ser diferencial, preferencial e integral.

De esta manera las medidas logran un efecto reparador. Hemos observado que las mencionadas conceptualizaciones adoptan una noción amplia de reparación, entendida como la forma en que un Estado hace frente a la responsabilidad en que ha incurrido al restablecer a la persona que sufre el daño a la condición anterior de no haberse presentado el mismo. En el escenario latinoamericano existe otra propuesta en torno a la reparación denominada ‘reparaciones transformadoras’, cuya intención es ir más allá de su función restitutiva.

De acuerdo al autor Jhoel Escudero Soliz y Jorge Benavides (2013), en su Manual de justicia constitucional ecuatoriana con respecto a la reparación integral en el país, menciona que la base para un correcto desarrollo procesa debe establecerse en 3 puntos: complejidad del asunto, actividad del interesado y conducta de las autoridades judiciales, los cuales deben

contribuir a que se reduzca el tiempo del proceso penal para que se logre hacer justicia y no se vea impedido por caducidad, prescripción o agotamiento de recurso.

La Corte Interamericana de Derechos Humanos (2013), ha manifestado, que el concepto de reparación integral (*restitutio in integrum*) implica el restablecimiento de la situación anterior y la eliminación de los efectos que la violación produjo, así como una indemnización como compensación por los daños causados; de tal forma, que las reparaciones tengan un efecto no solo sustitutivo sino también correctivo.

En la reparación integral es una manifestación más evidente de los esfuerzos de un Estado porque se resarzan los perjuicios que han sufrido durante un proceso que se está llevando a cabo. Es así como el interés, el compromiso y la búsqueda de medios para alcanzar el resarcimiento efectivo de las víctimas por parte del Estado, a través de la agilización contundentes de los procesos judiciales para su ejecución, la expedición de las normativas y celebración de convenios, hacen parte de la reparación íntegra. Todas estas acciones son elementos del restablecimiento del daño que las víctimas han padecido en siniestro (Comisión Interamericana de Derechos Humanos [CIDH], 2013)

La reparación íntegra involucra aquellas medidas destinadas a hacer desaparecer los efectos de las violaciones cometidas y a indemnizarlas. Se trata de reparar los daños a la víctima, sean estos materiales e inmateriales, patrimoniales y hasta familiares, procura implementar diferentes formas de reparación; en Ecuador la reparación íntegra es un derecho de rango constitucional y legal.

Como consecuencia de la afectación de un bien jurídico protegido, es decir, cuando la víctima sufre las consecuencias negativas del delito cometido en su contra, no solo sufre daños materiales, sino un daño moral que le puede afectar a su personalidad, su honor, su dignidad, aspectos que no son cuantificables pero que el juzgador tiene la obligación de establecer una reparación justa, tomando en cuenta el tipo de delito, el daño ocasionado a la

víctima y el daño psicológico que puede subsistir de por vida en su mente. Lo mencionado es responsabilidad directa del Estado, sin que sea necesaria la presencia del infractor o su juzgamiento como tal. Justamente ahí está el reto estatal de reparación integral a la víctima que llegue a apartarse del proceso penal, pero que aquello no signifique que pierde su derecho a la reparación directa desde el Estado y las demás instituciones, según el caso.

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

Los grandes tratadistas del Derecho Penal y la Corte Interamericana de Derechos Humanos, como se ha revisado, han establecido ciertas medidas que estandarizan la reparación integral a la víctima, con las cuales el autor de esta investigación comparten su plenitud, sin descartar que existen otros parámetros que deben ser tomados en cuenta al momento que el juzgador ordena la referida reparación, tales como: conocerla verdad del hecho delictivo, pedir disculpas públicas ,realizar homenajes y reconocimientos, aspectos que de alguna manera contribuirán a una mejor concepción jurídica de la reparación integral en beneficio de la víctima.

En esta orden de ideas se concluye exponiendo, para las víctimas, en la reparación integral es una manifestación más evidente de los esfuerzos de un Estado porque se resarzan los perjuicios que han sufrido durante un proceso que se está llevando a cabo. Es así como

el interés, el compromiso y la búsqueda de medios para alcanzar el resarcimiento efectivo de las víctimas por parte del infractor, a través de la agilización contundentes de los procesos judiciales para su ejecución, la expedición de las normativas y celebración de convenios, hacen parte de la reparación integral. Todas estas acciones son elementos del restablecimiento del daño que las víctimas han padecido en siniestro de tránsito.

2.1.6 Lucro cesante

El lucro cesante hace referencia al lucro, esto es al dinero, ganancia, o renta que el agente afectado deja de percibir como consecuencia del perjuicio o daño que le ha causado un tercero. Se trata de ganancias potenciales que se habrían conseguido de no haber ocurrido el daño o perjuicio. En tal situación, a la diferencia entre lo que se pudiera haber obtenido y lo que realmente se ha obtenido, se le denomina lucro cesante, se puede producir en el mismo momento del daño o también tener consecuencias futuras.

La prueba del lucro cesante no puede basarse en meras posibilidades, sino que ha de ser una prueba que individualice las ganancias, llegando al convencimiento de la existencia de una alta probabilidad de las mismas. Los ingresos brutos que habría percibido el perjudicado, comprenden no sólo la ganancia neta, descontados gastos, sino también han de incluirse algunos de esos gastos, en concreto los que ha de afrontar el perjudicado de forma necesaria.

No se pretende con una simple reclamación o exposición de motivos por lo que se supone se pueda conceder, sino que se debería demostrar que el perjuicio ocurrió para demostrar el monto de este se requiere mucho más que las alegaciones y argumentaciones de los demandantes pues estas deben estar acompañadas de documentos certificaciones que demuestre el monto del perjuicio de quien alega haberlo sufrido.

Para realizar la cuantificación del lucro cesante se analizan dos aspectos:

- **La prueba de existencia:** generalmente no es difícil comprobar la existencia de lucro cesante, esto es, la relación entre el daño causado y la pérdida de ingresos potenciales.
- **La cuantificación:** determinar el monto exacto del lucro cesante puede ser complicado ya que se trata de estimar lo que se habría ganado en un escenario que nunca ocurrió (el escenario sin daño). Para poder fundamentar la estimación, la parte interesada puede acudir a medios de prueba como contabilidad, declaraciones fiscales, el informe de un perito, etc. El monto final será decidido por el juez o árbitro. Entonces, existen tres ámbitos resarcitorios: el daño moral (o extra-patrimonial), el daño emergente y el lucro cesante:
 - **Daño moral:** Cuando hablamos de la indemnización del daño moral motivado por un accidente aludimos al resarcimiento que se le reclama al tercero responsable del mismo, e intenta contemplar el sufrimiento que el evento dañoso provoca. Los Jueces cuantifican de modo relativamente similar las mismas lesiones: sean traumatismos de cráneo con o sin pérdida de conocimiento, la pérdida de algún órgano, las fracturas, los traumatismos e incluso el desenlace más triste como puede ser el fallecimiento de la persona.
 - **Daño emergente:** Se incluyen los gastos que se generan en los accidentes de tránsito. Los gastos médicos y dentro de estos: la realización de estudios clínicos, el pago de tratamientos médicos, el pago de órdenes o tickets médicos, el alquiler de muletas o sillas de ruedas, etc. También se comprenden los gastos de traslados desde el domicilio del damnificado al centro de salud. Respecto de este rubro, la mayoría de los reclamantes carecen de comprobantes que prueben que estos gastos efectivamente se tuvieron; sin embargo, esta situación es conocida por los Jueces nacionales y por ello, sostienen un criterio amplio de acogimiento pese a

la ausencia de comprobantes o recibos que acrediten fidedignamente la erogación cuyo reintegro se pretende.

- **Lucro cesante:** Aquí se incluye el equivalente en dinero que por el tiempo en que la persona no puede ir a trabajar se pierde de percibir en su trabajo. El lucro cesante es la privación del ingreso habitual que se tiene. En los casos de un trabajador independiente o con ingresos variable, allí se reclama el total de los ingresos que no se pueden percibir y por el lapso que dure la recuperación.

Cuando se sufre un accidente de tránsito, se presenta la posibilidad de reclamar los daños que el mismo provoca en la vida de la persona damnificada. Es real que, el accidente causa un importante cambio, tanto en las limitaciones físicas que conlleva, en la alteración familiar que genera, en los gastos que aparecen y en el ámbito laboral ante la imposibilidad de cumplir con el trabajo en forma habitual.

La proporcionalidad en las medidas de reparación es basándose principalmente es evitar el enriquecimiento de la víctima al propiciarle una considerable indemnización por los daños ocasionado o la insatisfacción de la víctima al no cubrir adecuadamente el resarcimiento. La medición de los daños con base en la magnitud que comporta busca que ante mayores daños se debe aplicar mayores medidas de reparación y viceversa, con lo cual la proporcionalidad entonces exige la presencia del nexo causal y la estimación de los agravios para poder aplicar las proporcionales adecuadas evaluada a partir de una motivación judicial.

2.1.7 Principio de la ley del talión

La Ley del Tali3n se aplic3 como un mecanismo seg3n el cual la v3ctima no pod3a buscar m3s reparaci3n que la equivalente al da3o padecido. En principio, las consecuencias consist3an en la muerte y sufrimiento o mutilaciones f3sicas que inflig3a la v3ctima o su padre al causante del da3o. M3s tarde, en la Ley de las XII Tablas se hizo un tr3nsito de la

composición facultativa o voluntaria a la composición obligatoria. En la composición voluntaria, el sujeto podía, a elección, devolver el mal sufrido o solicitar un resarcimiento monetario. La composición obligatoria se conoció como pena privada y reparación. La pena era una suma de dinero que pagaba quien ocasionaba el daño en sustitución de las acciones sobre su cuerpo.

2.2 Marco conceptual

- **Accidente**

Un accidente es un acontecimiento violento que ocurre inintencionadamente, por obra de la casualidad y que provoca un daño, sin poder controlarse. Los llamados accidentes de tránsito en muchos casos habrían podido impedirse si se hubieran tomado las medidas preventivas necesarias, y solo son accidentales por el hecho de no ser dolosos sino culposos por mera negligencia.

En general se producen por fallas mecánicas de los vehículos, o por descuidos, como manejar distraído; o imprudencias (estar hablando por teléfono celular, manejar alcoholizado, llevar un niño o una mascota cerca o encima, ir a demasiada velocidad, etcétera). Quien ocasiona un accidente es pasible de sufrir consecuencias legales al ser demandado y condenado en un proceso civil y/o penal, pudiendo tener que reparar los daños sufridos en el primer caso, o castigado incluso con privación de la libertad en el segundo, cuando por ejemplo como consecuencia del accidente, alguien perdió la vida. (DeConceptos, 2018)

Pero estas pérdidas humanas, económicas, sociales y de salud pueden evitarse. Hay datos que confirman que las lesiones causadas por los accidentes de tráfico pueden prevenirse.

La experiencia que se recoge en todo el mundo señala que la creación de un organismo rector adecuadamente financiado para la seguridad vial y una evaluación precisa de las

condiciones de seguridad de las carreteras de un país son medidas importantes para tratar de resolver de manera eficaz el problema de las lesiones.

- **Accidentes de tránsito:**

Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento que causa daño a personas y bienes involucrados en el e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona o influencia del hecho (Saldarriaga & Jimenez, 2016)

Los accidentes ocurren en zonas urbanas donde la densidad poblacional es elevada, lo cual implica un riesgo geográfico de alta accidentalidad que conducirá a corto plazo a un crecimiento exponencial inmediato de los accidentes, derivado de una arcaica planificación vial, sobresaturación del parque automotor, incremento en las distancias que debe recorrer la población para acudir a sus actividades laborales o retornar al domicilio.

La importancia en cuanto a gravedad, secuelas e incapacidades que generan las lesiones causadas por accidentes reconocidas como un problema de salud pública en países desarrollados y en vías de desarrollo. Se estima que por cada fallecimiento quedan 3 a 4 individuos con secuelas permanentes que van desde la discapacidad a la incapacidad.

El accidente de tránsito es un acontecimiento donde participan 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. Dependiendo de las condiciones y circunstancias en que ocurre un accidente.

En todo accidente se determina la participación de una o varias causas que lo originan, entendiéndose como causa a un comportamiento, condición, acto o negligencia que necesariamente desencadena un accidente de tránsito.

Lamentablemente hay que decir que el número de personas fallecidas ha aumentado este 2018 y durante los últimos años como veremos. Esto plantea una dicotomía algo contradictoria, mientras el número de accidentes baja, la cantidad de decesos aumenta.

La Agencia Nacional de Transporte (ANT) reporta que tenemos la tasa de mortalidad más alta de nuestros últimos 4 años en este 2018 con 1.058 fallecidos en 12.460 siniestros. Lo cual promedia un 8% de aumento con respecto al año pasado.

En los años 2015, 2016 y 2017 se registraron cifras de 1.038, 972 y 1.011. Cifras que nos crean un piso de al menos 1000 fallecidos por cada año independientemente de que el número de accidentes sube o baje.

- **Lesiones en accidentes de tránsito**

Cada año se pierden aproximadamente 1,35 millones de vidas como consecuencia de los accidentes de tránsito. Entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de esos traumatismos provocan una discapacidad.

Las lesiones causadas en tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto. Esas pérdidas son consecuencia de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas por sus lesiones, y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos (Organización mundial de la Salud, 2018).

Se han identificado distintos factores que aumentan el riesgo de las lesiones, como la velocidad inadecuada o excesiva, la falta de uso de cinturones de seguridad y sillas protectoras para los niños, la conducción en estado de ebriedad, la falta de uso de cascos protectores por parte de los conductores de vehículos de dos ruedas, una infraestructura vial mal diseñada o insuficientemente mantenida y vehículos viejos, mal conservados o que no cuentan con dispositivos de seguridad. Las normas y otras medidas impuestas para hacer

frente a esos factores de riesgo han dado lugar a una disminución drástica de los accidentes de tráfico en muchos países.

Fenómeno o hecho traumático espontáneo que afecta a un individuo sano y deriva en una sucesión de eventos y circunstancias que generan una lesión que afecta especialmente a personas jóvenes del género masculino. No existe una definición única que englobe todos los aspectos de la enfermedad traumática o trauma; gracias a más de una centuria de evaluaciones de las consecuencias inmediatas de un accidente se reconocen los efectos directos del trauma como generadores tanto de lesiones como de muertes accidentales y violentas

Los tipos de lesiones más comunes causados por accidentes de tránsito son las fracturas que frecuentemente son en la cabeza (craneal y facial) y en las extremidades (roturas de huesos en brazos y piernas). Muchos de los traumatismos requieren de intervención quirúrgica, pero otras pueden evolucionar favorablemente con tratamiento y rehabilitación, siempre dependiendo del diagnóstico médico previo.

- **Concepto de lesión o traumatismo**

La lesión es definida entonces como un daño al organismo causado por una brusca exposición a concentraciones de energía que sobrepasan el margen de tolerancia del cuerpo o a factores que interfieren con intercambios de energía en el organismo. Desde este punto de vista, deben distinguirse si las lesiones son intencionales (homicidios, suicidios) o no intencionales (accidentes). Gracias a esta forma de enfoque es factible enfatizar actividades encaminadas a la prevención y a la evitabilidad.

- **Reparación integral**

La Corte Interamericana de Derechos Humanos (2013), ha manifestado, que el concepto de reparación integral (*restitutio in integrum*) implica el restablecimiento de la situación

anterior y la eliminación de los efectos que la violación produjo, así como una indemnización como compensación por los daños causados; de tal forma, que las reparaciones tengan un efecto no solo sustitutivo sino también correctivo.

Quien ocasiona un accidente es pasible de sufrir consecuencias legales al ser demandado y condenado en un proceso civil y/o penal, pudiendo tener que reparar los daños sufridos en el primer caso, o castigado incluso con privación de la libertad en el segundo, cuando por ejemplo como consecuencia del accidente, alguien perdió la vida.

Se debe recordar, además, que el derecho a la reparación integral, es un derecho de rango constitucional, y como tal, todas y todos los administradores de justicia deben procurar garantizar su ejercicio, y su efectivo cumplimiento. La o el juez del proceso penal a solicitud del fiscal tiene la facultad de imponer medidas cautelares sobre los bienes para garantizar los derechos de las víctimas y la reparación integral conforme al caso concreto.

La reparación debe responder al impacto real del daño en la vida de la víctima, lo que conlleva a reintegrar el interés lesionado, compensar los perjuicios sufridos y proveer atención médica, social y psicológica; es cesar y garantizar la no repetición del daño.

En los delito de tránsito, acceder a una reparación integral, la Justicia Penal ecuatoriana debe velar por indemnizaciones equitativas, una pronta rehabilitación del contraventor o transgresor de la norma la satisfacción real del derecho violado a 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 derecho del buen vivir la Fiscalías Especializadas en Accidentes de Tránsito, pudiendo apreciar de primera mano el desarrollo de los procesos donde se hayan cometido contravenciones y delitos de tránsito.

Por lo tanto, con el fin de garantizar la reparación integral a favor de la víctima, conforme al caso de su procedimiento, en respeto a la naturaleza de la solidaridad, el juez debería,

cuando sea necesario, imponer medidas cautelares por sobre los bienes del propietario del automotor.

- **Delitos culposos**

La culpa está contemplada en el artículo 23 del Código Penal colombiano: “La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo.”

- **Delitos culposos de tránsito**

Artículo 27.- Culpa. - Actúa con culpa la persona que infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso. Esta conducta es punible cuando se encuentra tipificada como infracción en este código.

Las víctimas en accidente de tránsito puedan, de alguna forma, ver restituidos los daños causados, además de poder contar con la seguridad de que el Estado, a través de la administración de Justicia velará siempre por sus derechos constituido en la Constitución.

El estado de embriaguez, anula las capacidades psicomotrices de las personas y por lo tanto una persona que se encuentra en estado de embriaguez, de ninguna forma se encuentra en condiciones de controlar el vehículo que conduce; lo cual en sí mismo se constituye como un peligro gravísimo para la circulación, con consecuencias mortales que en el Ecuador se registran con frecuencia diaria.

Artículo 377.- Muerte culposa. - La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.

La culpa es toda omisión o acción imprudente o negligente, que ocasiona un daño a otra persona, y que puede merecer sanción legal. La culpa en sede civil, obliga a reparar el

daño económico ocasionado por el obrar imprudente; y en sede penal puede ser causa de atribución de una pena si el hecho está considerado delito. Por ejemplo, si un automovilista atropella a un peatón sin intención, pero estando distraído, por ejemplo, hablando por celular, y lo mata o lesiona, puede ser procesado por homicidio o lesiones culposas, respectivamente.

La culpa es también un sentimiento que se arraiga en la conciencia y da origen al remordimiento, independientemente de que la conducta atribuida al sujeto encuadre como punible para el régimen legal.

La reparación de los daños de la propia naturaleza en los delitos de tránsito de la culpa que tiene el infractor a causa de la imprudencia, impericia, negligencia y falta de observancia de las leyes de tránsito vigentes en nuestro país el infractor está consciente del peligro abstracto que constituye conducir un vehículo a motor, toda vez que los accidentes no se planean.

Se debe entender que, en materia de Tránsito, especialmente la ley actual (el COIP) la infracción que se persigue no es el accidente de tránsito, sino la violación al cumplimiento de objetivos en cuidado extremos por el presunto infractor, lo cual derivaría en un accidente de tránsito, por lo tanto, si una de las condiciones del deber objetivo es el cuidado que debería encontrarse autorizado para conducir vehículos.

- **Delito doloso**

Un delito doloso es un hecho punible que se comete con intención de producir un resultado lesivo en un tercero, a la voluntad y conciencia del autor de un delito para desempeñar el hecho ilícito.

- El hecho punible que comete el autor.
- El resultado doloso del mismo.

Se debe resaltar un punto clave, cuando se está en presencia de un accidente estamos ante un acontecimiento eventual, en circunstancias no deseadas, y no cabe la intención de causar daño a ningún peatón. De esta manera, no existe dolo en estos casos porque si no ya no estaríamos hablando de accidentes de tránsito sino de delitos penales.

2.3 Marco legal

Los órganos jurisdiccionales de control establecen sanciones para el cumplimiento de sus normas en la reparación integral de las víctimas en todo proceso que se lleva a cabo para administrar justicia en derecho y obligaciones en el debido proceso.

2.3.1 Constitución del Ecuador

El artículo 78 de la Constitución de la República del Ecuador dispone que las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado. Se establecerá un sistema de protección y asistencia a víctimas, testigos y participantes procesales.

2.3.2 Código Orgánico Integral Penal

El Artículo 77 del Código Orgánico Integral Penal dispone: 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.

Dentro del punto de vista objetivo, es posible que se asocie a la reparación integral con la indemnización civil, sin embargo, debemos entender que el concepto de reparación integral abarca una pluralidad de elementos que permiten cumplir con el cometido, de restituir en la medida de lo posible, los bienes jurídicos afectados en un siniestro de tránsito.

En este sentido, es obligación del Juez o la jueza, fijar el monto de las indemnizaciones; esto basado en la experiencia y en su sana crítica, toda vez que la comisión de delitos semejantes y su reiterativo juzgamiento permiten al Juez tener elementos suficientes, para formarse un criterio concreto y razonable que lo lleve a determinar, la existencia, la extensión y gravedad de los daños sufridos para restituir objetivamente, el daño causado.

Existe desilusión para cobrar la indemnización en el trámite legal que debe seguir, muchos de los casos abandonan el proceso. En el país se lo hace a través de un juicio civil, luego de concluir el proceso penal por tránsito. Es decir, las víctimas deben plantear un segundo juicio para que los autores cancelen las multas. Un reporte del Consejo de la Judicatura detalla que solo el 2% (428) de 19.017 víctimas o familiares de personas fallecidas en las vías planteó una demanda civil por cuerda separada para el pago de indemnizaciones por daños ocasionados en siniestros viales. Mientras que en el 98% restante no siguieron el proceso como pruebas recabadas entrevista antes relatos de víctima que sufrieron accidentes de tránsito.

El Código Orgánico Integral Penal detalla una tabla de multas que deben cancelar los autores de accidentes, según los años de cárcel que reciben. Así lo indica el artículo 70. En la norma se explica que la sola sentencia es suficiente para que el procesado cumpla con el tiempo de prisión y pago de los montos por perjuicios.

No obstante, la práctica generalizada es que los procesados intenten ocultar sus bienes como casas, cuentas bancarias y autos para evitar asumir los rubros. “A veces son estrategias de los propios abogados”, indica Fausto Sevilla, abogado especializado en tránsito. Incluso tras el segundo juicio, en el ámbito civil, no hay garantía de que el pago se concrete., pues muchas veces luego del largo trámite de juicio civil para exigir el pago, se declara al infractor como insolvente. Este estatus legal le impide comprar bienes o venderlos, pedir préstamos o montar negocios.

Artículo 11.- Derechos. - En todo proceso penal, la víctima de las infracciones gozará de los siguientes derechos:

Numeral 2.- 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, 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.

En la legislación ecuatoriana se encontramos infracciones y contravenciones en materia de tránsito. Al hablar de las infracciones de tránsito, el legislador ha pretendido englobar a delito y contravención, en una sola disposición, calificando en forma general a la infracción culposa, en lo cual incluye delitos y contravenciones.

- **Delitos:** Es una acción u omisión tipificada y penada por la ley que lesiona o pone en peligro un bien jurídico que atenta gravemente contra las concepciones ético-sociales, jurídicas, políticas y económicas esenciales de una sociedad. En los delitos de tránsito tipificado en su artículo 376 del Código Orgánico Integral Penal no se pretende causar daño ni perjuicio a nadie, no existe la intencionalidad, no es premeditado, no es planificado.

- **Procedimiento Ordinario:** El procedimiento ordinario, para las causas de acción pública que se inician mediante formulación de cargos, que permite tramitar el proceso en forma secuencial, mediante tres etapas, iniciando con la instrucción fiscal; luego la evaluación y preparatoria de juicio; y concluye, con la etapa de juicio. Fiscalía tiene por objeto la investigación de los elementos de convicción que permitan deducir la existencia del delito. El juez de derecho convoca a las partes procesales a una Audiencia preliminar, y en la que luego de escuchar a las partes procesales, básicamente se analiza todos los elementos de convicción en que se sustenta el Fiscal. En la etapa de juicio el juzgador puede condenar o ratificar su inocencia al condenarlo está obligado a establecer una Reparación Integral.

Procedimiento Directo

Artículo 640.- Procedimiento directo. - El procedimiento directo deberá sustanciarse de conformidad con las disposiciones que correspondan del presente Código y las siguientes reglas: 1. Este procedimiento concentra todas las etapas del proceso en una sola audiencia, la cual se regirá con las reglas generales previstas en este Código. Audiencia única el Fiscal debe recabar los elementos que le servirán para su acusación y también aquellos que el Procesado requiera para sustentar su defensa. El juez de garantía penales, pertenecientes a la unidad de flagrancia, es el competente para sustanciar y resolver el procedimiento directo.

Contravenciones

La contravención es el acto de ejecutar en clara oposición de lo que está mandado; es decir actuar en total contraposición de acuerdo a lo que la ley establece, en la acción de un individuo en forma contraria a las normas tipificadas como establece el art 371 372 373 374 y 375 del Código Orgánico Integral Penal.

Artículo 641.- Procedimiento expedito. - Las contravenciones penales y de tránsito serán susceptibles de procedimiento expedito. El procedimiento se desarrollará en una sola audiencia ante la o el juzgador competente la cual se regirá por las reglas generales previstas en este Código. En la audiencia, la víctima y el denunciado si corresponde podrán llegar a una conciliación, salvo el caso de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar. El acuerdo se pondrá en conocimiento de la o el juzgador para que ponga fin al proceso.

En este procedimiento es la de concentrar los actos procesales en una sola actuación judicial, es decir los alegatos, la presentación y práctica de las pruebas, así como su valoración finalmente la resolución del Juez para contravenciones de tránsito se constituye en una herramienta para garantizar la celeridad procesal al mismo tiempo permite respetar el derecho a la defensa y el debido proceso que debe primar siempre en los procesos penales.

En las infracciones de Tránsito aquellas que producen la muerte de una o más persona son delito culposo tanto que, gozan de un procedimiento penal diferente al delito doloso, razón por la que estos efectos también deben ser trasladados al momento de dictar sentencia en las medidas reparatorias a víctimas que sufrieron accidentes quedando con secuelas crónicas en su vida cotidiana.

Aplicación de la pena

Artículo 51.- Pena. - La pena es una restricción a la libertad y a los derechos de las personas, como consecuencia jurídica de sus acciones u omisiones punibles. Se basa en una disposición legal e impuesta por una sentencia condenatoria ejecutoriada.

Artículo 52.- 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.

Artículo 628.- Reglas sobre la reparación integral en la sentencia. - Toda sentencia condenatoria deberá contemplar la reparación integral de la víctima, con la determinación de las medidas por aplicarse, los tiempos de ejecución y las personas o entidades públicas o privadas obligadas a ejecutarlas, de conformidad con las siguientes reglas:

2. En los casos en los que las víctimas han sido reparadas por acciones de carácter constitucional, la o el juzgador se abstendrá de aplicar las formas de reparación determinadas judicialmente.

Tipos de Reparación Integral

La reparación simbólica de los daños, se deriva de la propia naturaleza en los delitos de tránsito, la culpa que tiene el infractor de tránsito a causa de la imprudencia, impericia, negligencia y falta de observancia de las leyes de tránsito vigentes.

Artículo 78.- Mecanismos de reparación integral. - Las formas no excluyentes de reparación integral, individual o colectiva, son:

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.
2. **La rehabilitación:** Se orienta a la recuperación de las personas mediante la atención médica y psicológica, así como a garantizar la prestación de servicios jurídicos y sociales necesarios para esos fines.
3. **Las indemnizaciones de 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.
4. **Las medidas de satisfacción o simbólicas:** Se refieren a la declaración de la decisión judicial de reparar la dignidad, la reputación, la disculpa y el

reconocimiento público 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 orientan a la prevención de infracciones penales y 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.

Art 78.1.- Mecanismo de reparación integral en casos de violencia de genero contra las mujeres. -

En los casos de violencia de genero contra las mujeres, las autoridades judiciales podrán disponer las siguientes medidas, no excluyentes. de reparación individual o colectiva:

- 1.Rehabilitacion física, psicológica, ocupacional o educativa de la víctima directa y de las victima indirectas: y.
- 2.Reparacion de daños al proyecto de vida basado en el Derecho Internacional de los Derechos Humanos.

La reparación por el daño material comprenderá la compensación por la pérdida o detrimento 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.

Toda sentencia condenatoria lleva consigo una reparación integral cuando se cumple cuando está ejecutoriada, han terminado todos los trámites legales y produce efecto Jurídico de cosa juzgada.

Artículo 621.- Sentencia. - Luego de haber pronunciado su decisión en forma oral, el tribunal reducirá a escrito la sentencia la que deberá incluir una motivación

completa y suficiente tanto en lo relacionado con la responsabilidad penal como con la determinación de la pena y la reparación integral a la víctima o la desestimación de estos aspectos.

Artículo 622.- Requisitos de la sentencia. - La sentencia escrita, deberá contener:

6. La condena a reparar integralmente los daños ocasionados por la infracción con la determinación del monto económico que pagará la persona sentenciada a la víctima y demás mecanismos necesarios para la reparación integral, con determinación de las pruebas que hayan servido para la cuantificación de los perjuicios cuando corresponda.

Artículo 631.- Condiciones. - La persona sentenciada durante el período que dure la suspensión condicional de la pena cumplirá con las siguientes condiciones: 7. Reparar los daños o pagar una determinada suma a la víctima a título de reparación integral o garantizar debidamente su pago.

Competencia del Juez De Garantías Penitenciarias

- Actualmente le corresponde la ejecución de la reparación integral al juez de Garantías Penitenciarias no al juez de lo civil ni al juez que emitió sentencia.

Antes de las Reformas:

- Cuando no se hubiera presentado Acusación Particular el Juez competente para conocer la indemnización de daños y perjuicios era el juez de lo civil.
- Cuando se había presentado acusación particular el Juez competente era el que emitió sentencia condenatoria.

2.3.3 Código orgánico de la función judicial COFJ

Art. 229.- COMPETENCIA DE LAS JUEZAS Y LOS JUECES DE TRANSITO. - Son competentes para conocer, sustanciar y dictar sentencia, según sea el caso, en los procesos por infracciones de tránsito de acuerdo a la ley de la materia.

Art. 230.- Competencia de las juezas y jueces de garantías penitenciarias. - En las localidades donde exista un centro de rehabilitación social habrá, al menos, una o un juez de garantías penitenciarias.

10. Las demás atribuciones establecidas en la ley.

Artículo 638.- Resolución. - La o el juzgador, en la audiencia, dictará su resolución de acuerdo con las reglas de este Código, que incluirá la aceptación del acuerdo sobre la calificación del hecho punible, la pena solicitada por la o el fiscal y la reparación integral de la víctima, de ser el caso.

Registro Oficial No.107- martes 24 de diciembre de 2019 Suplemento

Vigencia 21 de junio del 2020

Artículo 669.- Vigilancia y control. La o el juez de garantías penitenciarias realizará por lo menos una inspección mensual a los centros de privación de libertad a fin de garantizar el adecuado cumplimiento de la condena y de los derechos de las personas que están privadas de la libertad. Podrá ordenar la comparecencia ante sí de las personas privadas de libertad con fines de vigilancia y control. Cuando por razones de enfermedad una persona privada de libertad sea trasladada a una unidad de salud pública, tendrá derecho a una visita donde se encuentre.

Los jueces de garantías penitenciarias además de realizar visitas a las víctimas de delitos y velarán por el cumplimiento de sus derechos.

El juez de garantías penitenciarias conocerá si se ha cumplido la pena y la reparación integral que consta en la sentencia.

2.3.4 Código Orgánico General de Procesos

Para poder invocar estos artículos me baso a la resolución emitida por la Corte Nacional de Justicia que expone

Resolución 04-2016

Suplemento del Registro Oficial No. 847, de 23 de septiembre de 2016

RESUELVE:

En lo no previsto en el Código Integral Penal, se deberá aplicar de manera supletoria lo establecido en el Código Orgánico de la Función Judicial y en el Código Orgánico General de Proceso, si es aplicable con la naturaleza de proceso penal acusatorio oral. En materia penal esta regla aplicable todo proceso que se encuentra actualmente en sustanciación.

Artículo 363.- Título de ejecución

Numeral 1.- La sentencia ejecutoriada

Es decir, que con ella puede iniciarse el proceso para hacer cumplir las obligaciones dispuestas por el juzgador.

Art. 371.- Inicio de la ejecución por sentencia ejecutoriada. Admitida la solicitud prevista en el artículo anterior o directamente si se trata de ejecución de sentencia ejecutoriada, la o el juzgador designará una o un perito para la liquidación de capital, intereses y costas en el término concedido para el efecto. Previamente la o el actor tendrá el término de cinco días para presentar los comprobantes de respaldo de gastos conforme con las normas de costas previstas en este Código.

2.3.5 Ley orgánica de garantías jurisdiccionales y control constitucional

Art. 18.- Reparación integral. - En caso de declararse la vulneración de derechos se ordenará la reparación integral por el daño material e inmaterial. La reparación integral procurará que la persona o personas titulares del derecho violado gocen y disfruten el derecho de la manera más adecuada posible y que se restablezca a la situación anterior a la

violación. La reparación podrá incluir, entre otras formas, 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 a la autoridad competente para investigar y sancionar, las medidas de reconocimiento, las disculpas públicas, la prestación de servicios públicos, la atención de salud.

Art. 63.- Sentencia. - La Corte Constitucional determinará si en la sentencia se han violado derechos constitucionales del accionante y si declara la violación, ordenará la reparación integral al afectado.

2.3.6 Ley de reparación de víctimas y judicialización de violaciones derechos humanos

Art. 3.- Principio de reparación integral. - La reparación integral buscará la solución que objetiva y simbólicamente restituya a la víctima sus derechos, al estado anterior a la comisión del daño e incluirá el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, las indemnizaciones de daños materiales e inmateriales, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado.

Art. 7.- Indemnización.- En los casos en que haya lugar a indemnización por los daños materiales o inmateriales que se produjeron a consecuencia de las graves violaciones de derechos humanos documentadas por la Comisión de la Verdad, el Estado ecuatoriano efectivizará el pago de dicha indemnización ya sea en cumplimiento de lo establecido en el acuerdo indemnizatorio al que pueden llegar las víctimas con el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, o en cumplimiento de lo ordenado en sentencia ejecutoriada.

Art. 8.- Reparación por vía judicial. - Las víctimas y, a falta de ella, su cónyuge, su pareja en unión de hecho y sus familiares hasta el segundo grado de consanguinidad, en ese orden, podrán demandar judicialmente la reparación integral de los daños ocasionados por las graves violaciones de derechos humanos.

2.3.7 Ley orgánica de transporte terrestre tránsito y seguridad vial

Art. 126.- Quien, conduciendo un vehículo en estado de embriaguez, o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, ocasionare un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas será sancionado con reclusión mayor ordinaria de ocho a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos y multa equivalente a treinta (30) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.

Art. 126.1.- Será sancionado con prisión de cuatro a cinco años quien conduzca un vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, y que ocasionare un accidente de tránsito del que resulten una o más personas lesionadas con incapacidad laboral superior a noventa días.

Art. 127.- Será sancionado con, prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias:

- a) Negligencia;
- b) Impericia;
- c) Imprudencia;
- d) Exceso de velocidad;
- e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo;
- f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.

La reparación integral en el ordenamiento ecuatoriano constituye un verdadero derecho constitucional, cuyo titular es toda persona que se considere afectada por la vulneración de sus derechos reconocidos en la Constitución. Adicionalmente, es un principio orientador que complementa y perfecciona la garantía de los derechos; así, esta institución jurídica se

halla inmersa en todo el ordenamiento constitucional ecuatoriano, siendo transversal al ejercicio de los derechos.

El Estado constitucional de derechos y justicia es asegurar el pleno ejercicio de los derechos de las personas y naturaleza, las garantías jurisdiccionales en protección de los derechos que actúan como mecanismos de protección judicial, en los cuales la reparación integral es medular pretende evidenciar, por un lado, la importancia de incorporar el enfoque de género al tiempo de establecer normas en las que los derechos de la víctima se vean involucrados al momento de aplicar la Ley, el juzgador garantice una reparación integral en los términos constitucionales, como garantía de los derechos humanos. La reparación no puede verse como una carga para quien ha recibido una sentencia condenatoria, sino como el justo resarcimiento que la víctima merece recibir por sufrir un daño.

2.4 Derechos comparados

2.4.1 Colombia

El modelo propuesto en Colombia, busca que las indemnizaciones sean por rangos que agrupen ciertas características y se puedan establecer unos parámetros de valoración más equitativos y justos. El cálculo de indemnización de perjuicios, integra variables cualitativas ordinales y nominales explicativas incluidas en un modelo de regresión lineal que fueron transformadas a variables que tienen como evidencia: la edad del occiso, factor para determinar los años de vida potencialmente perdidos económicamente, el nivel socioeconómico y el salario devengado hasta la fecha del accidente, el tipo de vehículo del procesado, el tipo de delito por el que se le procesa y el total de sujetos indemnizados y su relación con el occiso.

De acuerdo al artículo 2° del código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002, se define Accidente de tránsito como: evento generalmente involuntario, generado al menos por un

vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en el e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o las vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

Las lesiones o muertes causadas en accidente de tránsito, en el ordenamiento jurídico colombiano (Código Penal, Ley 599, 2000) se tipifican como lesiones u homicidios culposos, cuyos procesos analizan con una sanción privativa de la libertad y un incidente de reparación para liquidar los perjuicios económicos derivados del daño, en favor de la víctima y los perjudicados. El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

La conducción es considerada una de las actividades más peligrosas Es importante que cuando se tiene parte o totalidad de la responsabilidad del accidente, se asuma la obligación de reparar los daños ocasionados.

Asimismo, las consecuencias de un accidente pueden ser de carácter administrativo, civil y penal. La responsabilidad administrativa se da al violar una norma de tránsito, y conlleva a la aplicación de una multa o a una amonestación. La responsabilidad civil procura establecer el equilibrio que existía entre el patrimonio del autor del daño y el de la víctima. El afectado con base en los lineamientos del código civil, puede entablar una demanda en un proceso civil ordinario ante un juzgado civil, con la firme intención de proteger los bienes patrimoniales y extrapatrimoniales afectados.

En general, el modelo ajustado que se propone a consideración del sector judicial se corresponde, de cierta manera, con criterios utilizados por las compañías de seguros para fijar las primas de seguro de vida, tales como: el tiempo de vida y el nivel de ingresos del occiso, y responsabilidades con su grupo familiar.

Así, se puede concluir que se debe procurar establecer una política judicial con criterios técnicos de valoración que sean adoptados por el legislativo y se regulen en tablas de

baremos o topes económicos. Las reparaciones se liquidarían con criterios igualitarios, respetuosos de los principios y valores constitucionales, y atendiendo a los fundamentos de la responsabilidad civil extracontractual que, por su naturaleza, tiene como finalidad dejar a la víctima indemne por el perjuicio causado y, “paliar” las grandes pérdidas que se sufren en accidentes de tránsito, especialmente personas en ciudades capitales, como lo muestra el caso de estudio en el circuito de Cali.

2.4.2 Argentina

Ley de Tránsito de Argentina, podemos ver que se define “**accidente**” en el artículo 64 de la siguiente manera:

- Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.
- Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.
- El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

En lo que respecta a accidentes de tránsito, hay que distinguir dos situaciones en las que procede la reparación de daños:

- 1) Peatón fallecido como consecuencia del accidente: en este caso, las víctimas de los daños por la desaparición de esa vida, son los terceros que reclamarán un resarcimiento;
- 2) Detrimentos o menoscabos en la integridad física o psíquica del peatón, quien es el único legitimado para reclamar esos daños.

En el primer caso, y en lo que hace al daño moral, la tendencia jurisprudencial mayoritaria entiende que la existencia del mismo queda acreditada con la sola comprobación del hecho ilícito, y la calidad de legitimado, es decir, de heredero forzoso; revistiendo dicha indemnización, carácter resarcitorio y sin que deba tener relación con el daño material, dado que no es un daño accesorio a éste. La fijación del monto depende del prudente arbitrio de los jueces, debiendo valorar entre otras cosas, las circunstancias de la causa, el sufrimiento causado a los familiares, la calidad de la conducta del demandado, gravedad del hecho, edad de la víctima, estándar de vida de la víctima y su familia, etcétera.

En cuanto al daño económico existen dos posturas opuestas en la jurisprudencia; la primera de ellas, que está siendo dejada de lado con el transcurso del tiempo, sostiene que para que proceda la indemnización por causa de muerte, no es necesario demostrar perjuicios determinados y concretos, dado que la vida humana tiene un valor económico por sí misma, con prescindencia de su eventual productividad presente o futura. La segunda postura sostiene en cambio, que la vida humana no tiene valor por sí misma sino en consideración a lo que produce y puede producir.

Por lo que los damnificados indirectos deberán acreditar la cuantía del perjuicio sufrido como destinatarios de los bienes económicos que el extinto producía, desde el momento en que esa fuente de producción se extingue. La fijación del monto de dicha indemnización dependerá del prudente arbitrio de los jueces, no estando obligados a sujetarse solamente a cálculos actuariales; pero dicha fijación no puede quedar librada sólo al subjetivismo del juez, sino que deberá atender a las circunstancias del caso.

En el segundo caso, en cuanto al daño extraeconómico, la jurisprudencia es coincidente en sostener que, basta la sola comprobación del desmedro de la integridad psicofísica de la víctima, para que se presuma configurado un daño moral, dada la angustia que implican las dudas sobre el total restablecimiento. En cuanto al daño económico, la reparación por

incapacidad sobreviniente no exige la demostración de la disminución de la capacidad laboral. Para la fijación del monto de dicha indemnización, también deberá atenderse en forma prudente a las particulares circunstancias del caso, tendiendo a mantener al damnificado en similar posición económica a la que tenía antes del accidente.

2.4.3 Ecuador

La responsabilidad civil no escapa a la discusión sobre esta clasificación pues ocupa un sensible lugar en la evolución del derecho, en tanto se trata de la obligación reparatoria en razón del daño que se ha causado a otra persona. El derecho de daños se considera un derecho en expansión a causa de la ampliación de las indemnizaciones, se amplía el campo de la responsabilidad objetiva, pues se conceden más indemnizaciones por razones de equidad fundamentalmente en la responsabilidad del estado; se amplía el número de los obligados a la reparación, aumentan los daños reparables especialmente los extra patrimoniales como expresión de la protección a la dignidad de la persona y a las víctimas de violación de los derechos humanos.

Se debe tener en consideración que la palabra daño o perjuicio constituye un elemento común e imprescindible en todo lo relacionado a la responsabilidad civil y, consecuentemente, a la reparación integral. Esto, por cuanto, sin la existencia de un daño sufrido por la víctima, simplemente no habría lugar a una responsabilidad.

El principio de reparación integral está sujeto siempre, en su aplicación concreta, al tema de la evaluación del daño. En la esfera de justicia esa evaluación queda librada a la competencia exclusiva de los jueces y ello mismo determina, en numerosas situaciones, limitaciones al principio de reparación integral porque los criterios jurisprudenciales son variables y se carece de un sistema que permita una uniformidad en la reparación.

La idea de reparación también nos sugiere que el daño ha sido ya consumado, lo único que nos queda es aminorar sus efectos; pues la acción esto significa también que la acción

psicológica cual nos sugiere afirmar que no ha podido prevenirse razonablemente la producción del daño. La prevención implica la adopción de medidas y procedimientos para impedir que se realice un daño, la consecuencia es la cesación de la actividad perjudicial.

La reparación integral es un derecho de la víctima la garantía del ejercicio de dicho derecho responsabilidad exclusiva es poder resarcir a la víctima por el daño ocasionado debido a la comisión de un delito sentido crítico que sostiene que una víctima no podrá regresar al estado anterior al de la afectación el resarcimiento de sus derechos acogidos en la normativa internacional y vigente de nuestra Legislación.

Los acuerdos extrajudiciales ocurren en la mayoría de los casos, por el pago a las familias no detiene la investigación de la Fiscalía que actúa por oficio. Hay que aclarar que mucho más allá del acuerdo que logre la familia, extinguir o no la causa queda a disposición del juez.

Será suficiente que la viuda pueda recibir un valor como indemnización por la muerte de su cónyuge, sabiendo que los hijos quedan desprotegidos sin su padre siendo cabeza de hogar podrá el Juzgador implementar una mediación penal para reducir los años de privación de la libertad, si de ser el caso el Procesado se compromete a una pensión mensual hasta que los huérfanos cumplan la mayoría de edad, muchos procesos deben ser estudiados exhaustivamente para proceder a una resolución, pues los operadores de Justicia también existen cuestionamientos que deben atenderse para promover la reparación integral que nos habla la Constitución.

Cuando la víctima se encuentre amenazada en su integridad personal, en su vida o existan razones fundadas para pensar que estos derechos están en riesgo, en razón del delito o de la violación de derechos humanos sufrida, las autoridades de acuerdo con sus competencias y capacidades, adoptarán con carácter inmediato, las medidas que sean necesarias para evitar que la víctima sufra alguna lesión o daño. Las medidas deben ser oportunas, específicas,

adecuadas y eficientes para la protección de la víctima y deben ser otorgadas e implementadas a partir del momento y durante el tiempo que garanticen su objetivo.

En nuestro ordenamiento jurídico pretende evidenciar, por un lado, la importancia de incorporar el enfoque de género al tiempo de establecer normas en las que los derechos de la víctima se vean involucrados al momento de aplicar la Ley, el juzgador garantice una reparación integral en los términos constitucionales, como garantía de los derechos humanos. La reparación no puede verse como una carga para quien ha recibido una sentencia condenatoria, sino como el justo resarcimiento que la víctima merece recibir por sufrir un daño.

Otro caso de trascendencia nacional que dejó en evidencia que el exceso de velocidad, la imprudencia y el uso irresponsable del auto es una combinación mortal fue el del ciclista Eduardo Tomalá Piguave de 48 años fue aprisionado entre un auto y un camión en el centro de Santa Elena, la mañana del 10 de noviembre cuando salía de una panadería.

El auto blanco se subió a la vereda y recorrió al menos 25 metros de distancia en contra vía, según los peritajes de la Oficina de Investigaciones de Accidentes de Tránsito (OIAT). El conductor del carro blanco responsable del accidente fue detenido para investigaciones.

2.5 Casos estadísticos

2.5.1 Agencia Nacional de Tránsito

Según la Agencia Nacional de Tránsito, ANT, la tasa de fallecidos respecto al número de siniestros de tránsito, indica que:

- En el 2015, la tasa fue: de 5,93 fallecidos por cada 100 accidentes (1.038 fallecidos en 17.492 accidentes).
- En el 2016, volvió a subir a 6,28 fallecidos por cada 100 accidentes.
- En el 2017, siguió al alza para llegar a 7,06.

- En el 2018 alcanzó su tasa de mortalidad más alta de los últimos cinco años, con 8,49 (1.950).

Según las estadísticas nacionales, entre el 2015 y el 2018, más de 3,000 personas resultaron con una discapacidad física por un accidente de tránsito. La ANT revela que el 38% de estos fallecimientos se concentró en 10 cantones. Los tres principales son Quito (261 fallecidos), Guayaquil (162) y Santo Domingo de los Tsáchilas (72).

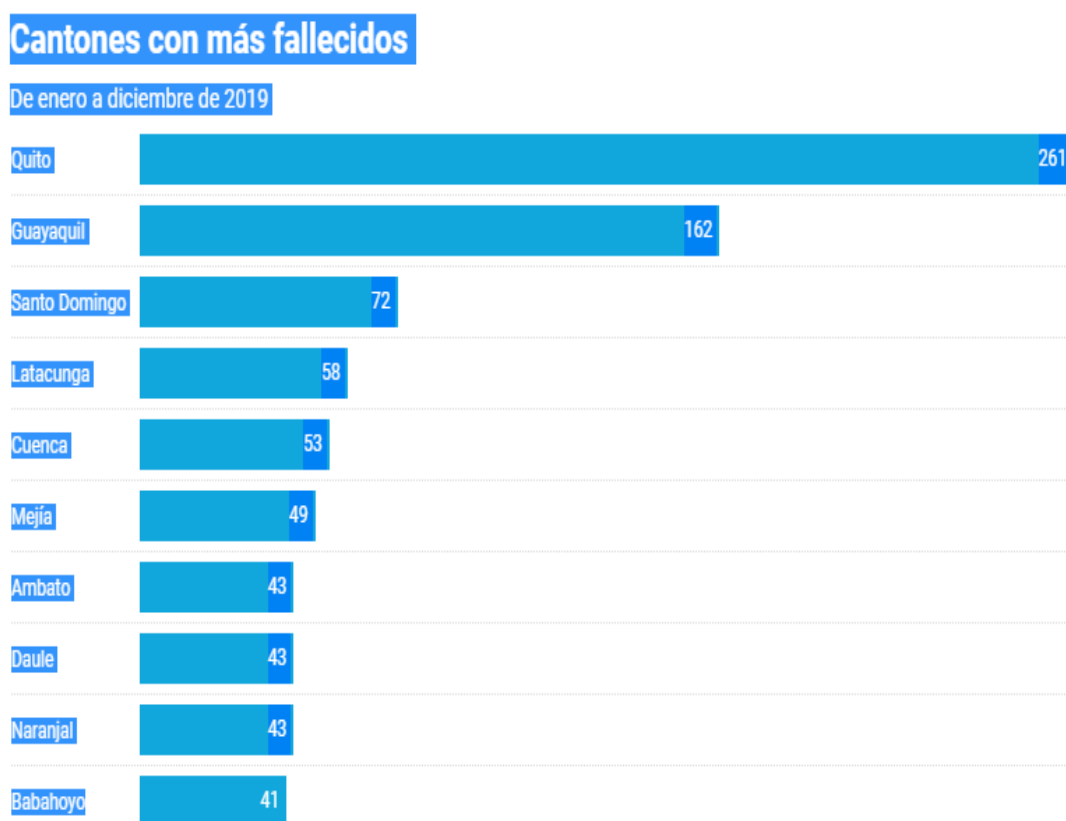


Figura 1. Cantones con mayor número de fallecimientos por accidentes de tránsito

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito, 2019

2.5.2 Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil

Con respecto a la cantidad de accidentes de tránsito registrados en la ciudad de Guayaquil, la ATM informó que el objetivo inicial es reducir en al menos un 10% las muertes en las vías del cantón y bajar a la mitad las fatalidades por accidentes para el año 2030. También se planifica la construcción de un plan de seguridad vial. Uno de los desafíos más urgentes, según indicó la institución, es controlar el exceso de velocidad.

SINIESTROS de TRÁNSITO

En el año 2020 → 29% MENOS siniestros y 19% MÁS fallecidos.

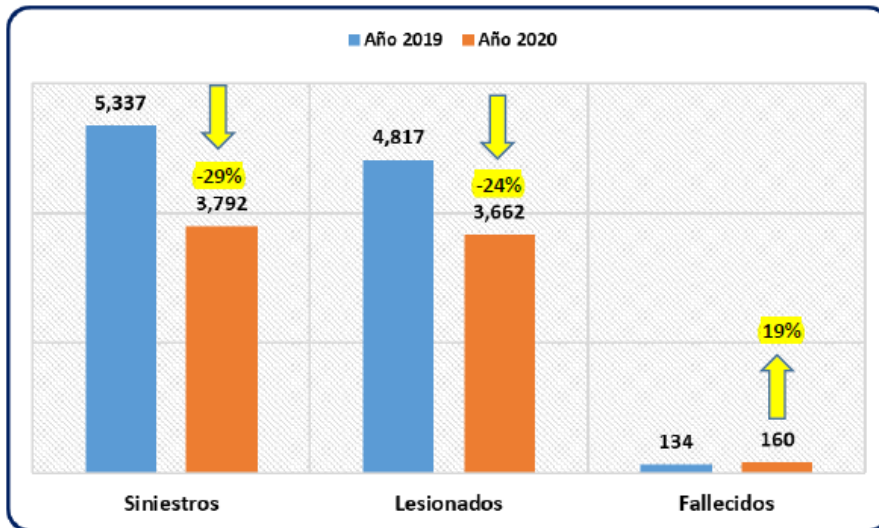


Figura 2. Estadísticas de accidentes de tránsito en la ciudad de Guayaquil

Fuente: Agencia de Tránsito Municipal, 2020

Cada año, más de 1,35 millones de vidas se pierden en las carreteras del mundo y hasta 50 millones de personas sufren lesiones en incidentes de tránsito. A escala mundial, estas fatalidades son la principal causa de muerte entre las personas de 5 a 29 años de edad, según la Organización Mundial de la Salud (OMS).

En el año 2020, se registraron en promedio 10 siniestros por día.

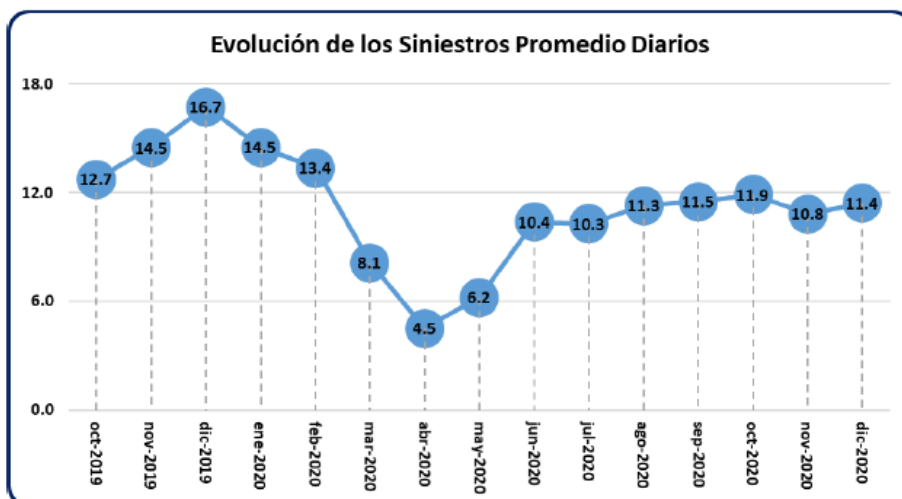


Figura 3. Evolución de los siniestros de tránsito en promedio diarios en la ciudad de Guayaquil

Fuente: Agencia de Tránsito Municipal, 2020

2.5.3 Otras de las causas probables de accidentes de tránsito

De acuerdo a las autoridades de tránsito del país, existen múltiples causas que generan accidentes automovilísticos, entre los cuales destacan:

- No respetar las señales reglamentarias de tránsito: 2766 siniestros, 2406 lesionados y 73 fallecidos.
- No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos: 2541 siniestros, 2280 lesionados y 93 fallecidos.
- No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede: 2301 siniestros, 1825 lesionados y 199 fallecidos.
- Conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos: 1755 siniestros, 1222 lesionados y 86 fallecidos.
- Realizar cambio brusco o indebido de carril: 1678 siniestros, 1568 lesionados y 106 muertos.
- No ceder el derecho de vía o preferencia de paso al peatón: 1111 siniestros, 1109 lesionados y 139 fallecidos



Figura 4. Cobertura del seguro SPPAT

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito, 2019

Capítulo III:

3 Marco metodológico

3.1 Tipos de investigación.

- **DESCRIPTIVA:** Permite describir cuáles han sido los problemas al momento de asignar métodos de restablecimiento a las víctimas de accidentes de tránsito.
- **DOCUMENTAL:** Se han recopilado diversas fuentes como son las legislaciones, teorías, conceptos, resoluciones.

3.2 Enfoque de investigación

El enfoque ha sido cuantitativo realizando a profundidad una revisión de la literatura objeto de la investigación. Igualmente, cualitativo donde se ha evaluado, ponderado e interpretado la información obtenida principalmente a través de las entrevistas, con el propósito de indagar en su significado profundo.

3.3 Métodos de investigación

Finalmente, el método aplicado para la investigación será el inductivo, siguiendo las siguientes fases:

- OBSERVACIÓN:** Se han observado los accidentes de tránsito, en los cuales se ha aplicado algún tipo de indemnización para determinar la problemática percibida en la legislación actual y en los métodos para garantizar el pago de la misma.
- CLASIFICACIÓN DE LOS HECHOS:** Mediante la clasificación de los accidentes de tránsito para determinar mecanismos de reparación integral aplicables a los delitos de tránsito, como la rehabilitación de las víctimas a través de atención médica, así como la reparación de daños indemnización causados en un accidente.
- CONTRASTACIÓN:** Mediante la realización de entrevistas

3.4 Población

Se ha tomado a los Abogados del Colegio de Guayaquil que son 17.000, y víctimas de accidentes de tránsito que ha estado en estado grave

3.5 Muestra

La muestra ha sido aleatoria, no probabilística e intencional, realizando las entrevistas a 20 abogados especialistas en materia de tránsito y a 10 víctimas de siniestros de accidentes de tránsito.

3.6 Técnicas de recolección de datos

En la presente investigación se tuvo como objetivo demostrar la idea a defender con la intervención directa de víctimas en accidentes y Abogados especialistas en el área de tránsito, mediante las entrevistas realizadas se logrará una visión real sobre sentencia condenatorias en la reparación integral.

El análisis de los resultados obtenidos se ha realizado en base a los porcentajes de las entrevistas sobre la idea a defender: Ejecución de la reparación integral en materia de Tránsito establecida en sentencia condenatoria bajo las reglas del COIP y del COGEP en delitos culposos aplicando el debido proceso durante todo el procedimiento para su resolución.

Se pudo estructurar entrevistas que estuvieran dirigida a las víctimas en accidentes de tránsito de la provincia del Guayas para su ejecución en la reparación integral donde fueron consultados 5 personas que sufrieron accidentes y 10 abogados especializados en tránsito, una vez realizada las entrevistas en delitos culposos de tránsito establecido en sentencia condenatoria podemos establecer como el resultado del trabajo realizado. A continuación, los siguientes resultados:

3.6.1 Análisis de las entrevistas

ENTREVISTA DIRIGIDA A: Abogados en libre ejercicio especialistas en materia a de Tránsito.

1.- ¿Cuál cree usted que es la principal causa de accidentes de tránsito en la provincia del Guayas?

Tabla 1. Causas de tránsito en la provincia del Guayas

Población	Respuesta	Frecuencia
Estado de Embriaguez	14	70%
Exceso de velocidad	6	30%
Total	20	100%

Fuente: Encuesta realizada a Abogados en libre ejercicio especialistas en materia a de Tránsito
Elaborador por: Donoso (2020)

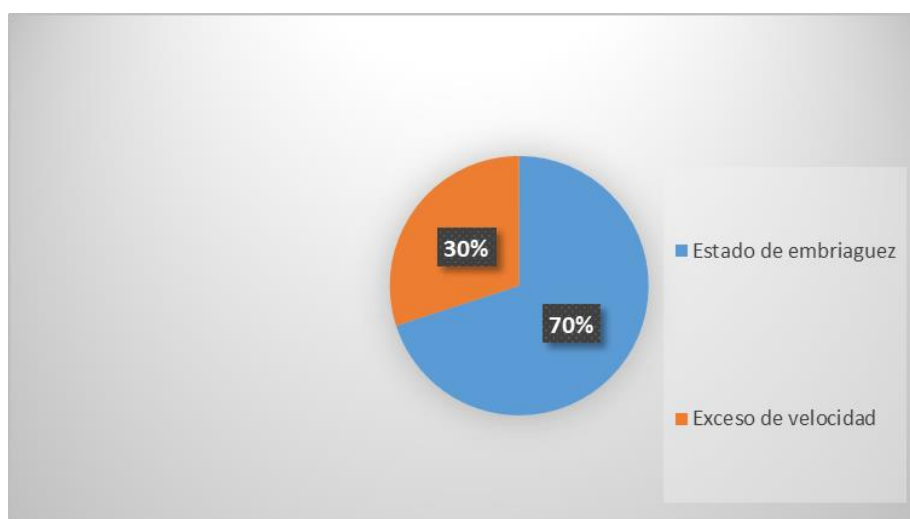


Figura 5. Causas de tránsito en la provincia del Guayas

Fuente: Encuesta realizada a Abogados en libre ejercicio especialistas en materia a de Tránsito
Elaborador por: Donoso (2020)

Por medio de la aplicación en las entrevistas realizadas a los Abogados, se pudo determinar que 14 de ellos respondieron que la principal causa de accidentes de tránsito en la provincia del Guayas es manejar en estado de embriaguez, 6 respondieron el exceso de velocidad, quedando así el 100% de las entrevistas aplicadas a peritos especializados en el tema.

2.- ¿Considera usted que se aplica de manera óptima la reparación integral en materia de tránsito?

Tabla 2. Aplicación de la reparación integral en materia de tránsito

Población	Respuesta	Frecuencia
Si	5	25%
No	15	75%
Total	20	100%

Fuente: Encuesta realizada a Abogados en libre ejercicio especialistas en materia a de Tránsito

Elaborador por: Donoso (2020)

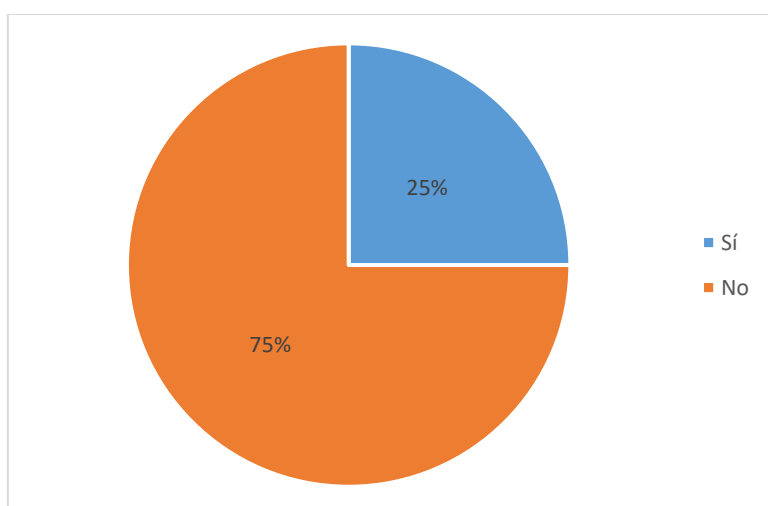


Figura 6. Aplicación de la reparación integral en materia de tránsito

Fuente: Encuesta realizada a Abogados en libre ejercicio especialistas en materia a de Tránsito

Elaborador por: Donoso (2020)

Por medio de la aplicación en las entrevistas realizadas a los Abogados, se pudo determinar que 5 de ellos respondieron que si se aplica de manera óptima la reparación integral en materia de tránsito 25% y 15 de ellos pudieron responder que no se aplica de manera óptima la reparación integral en materia de tránsito 75%, quedando así el 100% de las entrevistas aplicadas a los Abogados especializados en el tema.

3.- ¿Conoce usted algo referente a la reparación integral de las víctimas en accidentes de tránsito culposos con resultado de muerte?

Tabla 3. Referente para la reparación integral de las víctimas

Población	Respuesta	Frecuencia
Si	16	80%
No	4	20%
Total	20	100%

Fuente: Encuesta realizada a Abogados en libre ejercicio especialistas en materia a de Tránsito
Elaborador por: Donoso (2020)

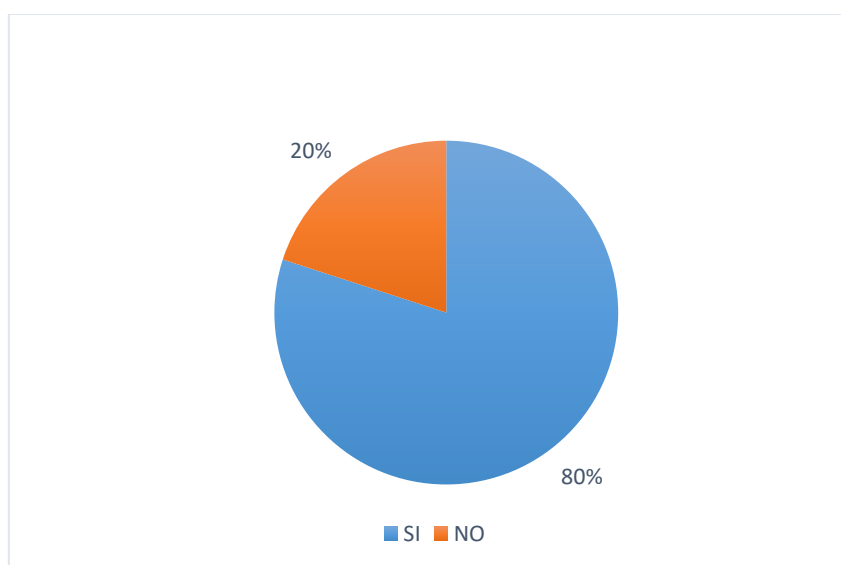


Figura 7. Referente para la reparación integral de las víctimas

Fuente: Encuesta realizada a Abogados en libre ejercicio especialistas en materia a de Tránsito
Elaborador por: Donoso (2020)

Por medio de la aplicación en las entrevistas realizadas a los Abogados, se pudo determinar que 16 de ellos respondieron que si conocen referente a la reparación integral de las víctimas en accidentes de tránsito culposos con resultado de muerte 80% y 4 de ellos pudieron responder que no conoce algo referente a la reparación integral de las víctimas en accidentes de tránsito culposos con resultado de muerte 20% , quedando así el 100% de las entrevistas aplicadas a los abogados especializados en el tema.

4.- ¿Cuál considera usted que es la forma más utilizada en la reparación integral a víctima de accidentes de tránsito?

Tabla 4. Forma más utilizada en la reparación integral a víctimas

Población	Respuesta	Frecuencia
Valor Económico	16	80%
Rehabilitación a las víctimas por Daños Ocasionados	4	20%
Total	20	100%

Fuente: Encuesta realizada a Abogados en libre ejercicio especialistas en materia a de Tránsito

Elaborador por: Donoso (2020)

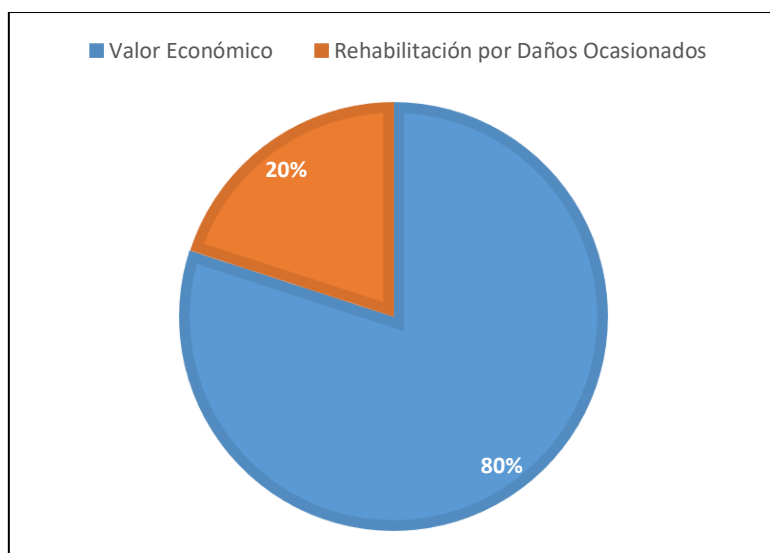


Figura 8. Forma más utilizada en la reparación integral a víctimas

Fuente: Encuesta realizada a Abogados en libre ejercicio especialistas en materia a de Tránsito

Elaborador por: Donoso (2020)

Por medio de la aplicación en las entrevistas realizadas a los Abogados, se pudo determinar que 16 de ellos respondieron que el valor económico es la forma más utilizada en la reparación integral a víctima en accidentes de tránsito es 80% y 4 de ellos pudieron responder que es la Rehabilitación a las víctimas por los Daños Ocasionados en accidentes de tránsito 20%, quedando así el 100% de las entrevistas aplicadas a los abogados especializados en el tema.

5.- ¿Cree usted que la aplicación de la reparación integral garantizará su restitución del derecho vulnerado en forma íntegra?

Tabla 5. Aplicación de la reparación integral como garantía de restitución

Población	Respuesta	Frecuencia
Si	14	70%
No	6	30%
Total	20	100%

Fuente: Encuesta realizada a Abogados en libre ejercicio especialistas en materia a de Tránsito

Elaborador por: Donoso (2020)

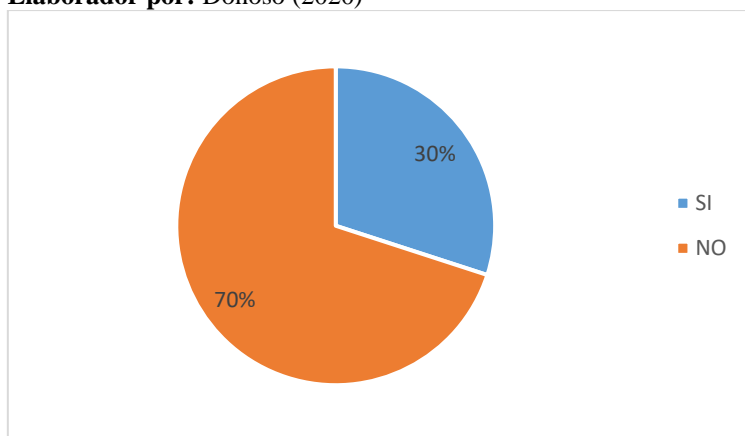


Figura 9. Aplicación de la reparación integral como garantía de restitución

Fuente: Encuesta realizada a Abogados en libre ejercicio especialistas en materia a de Tránsito

Elaborador por: Donoso (2020)

Por medio de la aplicación en las entrevistas realizadas a los Abogados, se pudo determinar que 6 abogados respondieron que la aplicación de la reparación integral si garantizará su restitución del derecho vulnerado en forma íntegra es el 30% y 14 de ellos pudieron responder que la reparación integral no garantizará su restitución del derecho vulnerado en forma íntegra el 70% de las entrevistas aplicadas a los abogados especializados en el tema.

Preguntas a las víctimas en accidentes de tránsito

1.- ¿Conoce usted que es la reparación integral?

Tabla 6. Conocimiento sobre la reparación integral

Población	Respuesta	Frecuencia
Si	8	80%
No	2	20%
Total	10	100%

Fuente: Encuesta realizada a víctimas de accidentes de tránsito
Elaborador por: Donoso (2020)

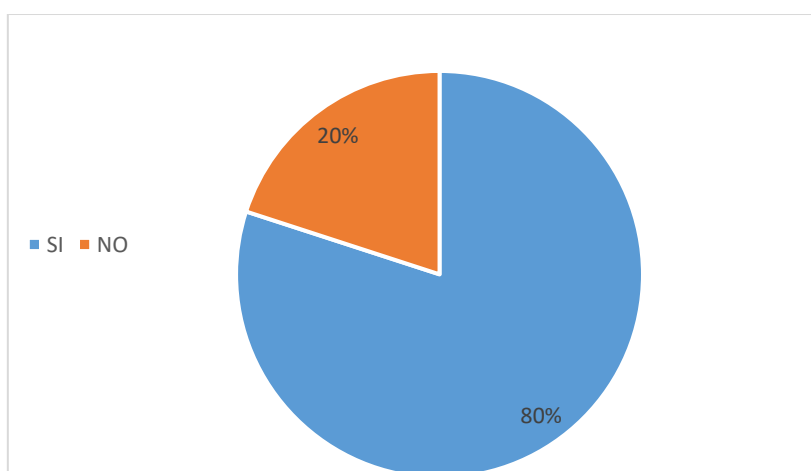


Figura 10. Conocimiento sobre la reparación integral

Fuente: Encuesta realizada a víctimas de accidentes de tránsito
Elaborador por: Donoso (2020)

Por medio de la aplicación en las entrevistas realizadas a víctima de accidentes de tránsito se pudo determinar que 8 de ellas si Conocen la reparación es el 80% y 2 de ellos pudieron responder que no conocen reparación integral es el 20% de las entrevistas aplicadas a víctima que sufrieron accidentes en tránsito.

2.- ¿Conoce Usted si en los accidentes de tránsito las víctimas tienen derecho a una reparación integral?

Tabla 7. Derechos de las víctimas a una reparación integral

Población	Respuesta	Frecuencia
Si	8	80%
No	2	20%
Total	10	100%

Fuente: Encuesta realizada a víctimas de accidentes de tránsito

Elaborador por: Donoso (2020)

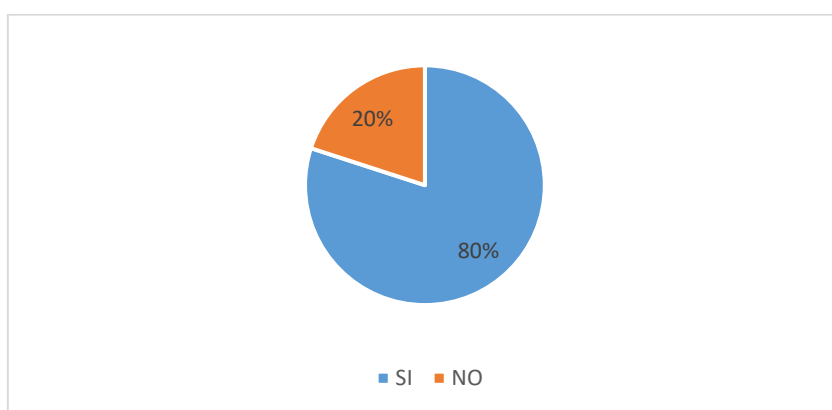


Figura 11. Derechos de las víctimas a una reparación integral

Fuente: Encuesta realizada a víctimas de accidentes de tránsito

Elaborador por: Donoso (2020)

Por medio de la aplicación en las entrevistas realizadas a víctima de accidentes de tránsito se pudo determinar que 8 de ellas si Conocen que en los accidentes de tránsito tienen derecho a una reparación integral es el 80% y 2 de ellos pudieron responder no conocer sobre los derechos en la reparación integral en accidentes de tránsito dando el 20% de las entrevistas aplicadas a víctima que sufrieron accidentes de tránsito.

3.- ¿Cree Usted que la indemnización a víctimas en los accidentes de tránsito se cumple en su totalidad?

Tabla 8. Indemnización en los accidentes de tránsito

Población	Respuesta	Frecuencia
Si	2	20%
No	8	80%
Total	10	100%

Fuente: Encuesta realizada a víctimas de accidentes de tránsito

Elaborador por: Donoso (2020)

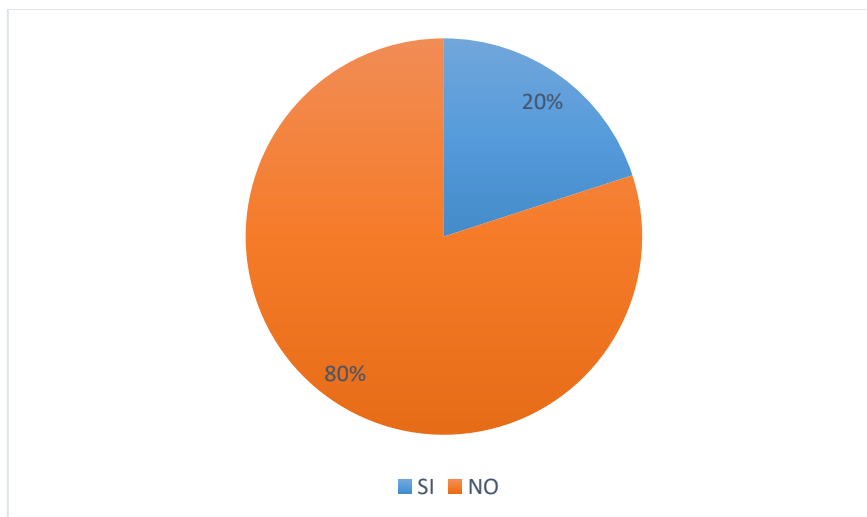


Figura 12. Indemnización en los accidentes de tránsito

Fuente: Encuesta realizada a víctimas de accidentes de tránsito

Elaborador por: Donoso (2020)

Por medio de la aplicación en las entrevistas realizadas a víctima de accidentes de tránsito se pudo determinar que 2 de ella respondió que la indemnización en los accidentes de tránsito se cumple en su totalidad es el 20% y 8 de ellos pudieron responder que la indemnización en los accidentes de tránsito no se cumple en su totalidad dando el 80% de las entrevistas aplicadas a víctima que sufrieron accidentes de tránsito.

Capítulo IV

4 INFORME TÉCNICO

4.1 Título

La imposibilidad de la ejecución en la reparación material establecida dentro de una sentencia condenatoria ejecutoriadas pese que el Juez de Garantía Penitenciarias ha ejecutado todos los mecanismos Jurídico tanto del COIP como del COGEP para su ejecución.

4.2 Objetivos del informe técnico

4.2.1 Objetivos General

Analizar la imposibilidad de la ejecución en la reparación material en los delitos culposos de tránsito establecida en sentencia condenatoria ejecutoriada del mecanismo jurídico bajo las reglas del COIP y del COGEP.

4.2.2 Objetivos Específico

- Determinar la naturaleza jurídica en el incumplimiento de sentencias condenatorias ejecutoriadas.
- Examinar mecanismos idóneos para que no haya imposibilidad en la ejecución de la reparación integral dentro de una sentencia condenatoria ejecutoriada.

4.3 Justificación

La Importancia de este informe técnico radica la aplicación de los mecanismo en reparación integral de manera convincente, convirtiendo la garantía de todas las víctimas como el resultado del cometimiento de un delito, respetando y cumpliendo las sentencias dictada por el juez no habiendo imposibilidad para su ejecución tendrán que asegurar la justa restitución del derecho vulnerado, por lo que se despierta un gran interés dentro de la práctica en aplicación del Derecho, la figura de la reparación integral no hay cumplimiento de manera plena la restitución del derecho violentado. El Interés de la justificación consistir

que la víctima de accidentes en tránsito pueda ir describiendo los mecanismos de reparación integral como parte primordial del sistema tradicional jurídico que administra justicia, lo que permitiría contar con un soporte legal responsable, equitativo, justo y garantista de sus derechos, de conformidad con lo que disponen los convenios internacionales de derechos humanos, la Constitución de la República del Ecuador de manera expresa que regula la protección e indemnización a la que tiene derecho la víctima de manera particular.

4.4 Exposición de los hechos

Transcurrían las 06:10 de ayer y en el kilómetro 11 de la vía Perimetral, por la Coop Paquisha, se habían agolpado, como todos los días, decenas de personas en un improvisado paradero a esperar el bus para trasladarse a distintos puntos de la ciudad y de otras provincias. Sin embargo, la tragedia les llegó en cuestión de segundos. Una camioneta Chevrolet D-Max, de placa GQN-509, conducida por un individuo en estado etílico y que aparentemente se quedó dormido al volante, los arrolló sin darles tiempo a esquivarla. Ocho personas murieron instantáneamente y otras quince resultaron gravemente heridas. Los cuerpos quedaron regados en el lugar, en medio de ropa, zapatos, ollas, maletas y otras pertenencias de los afectados.

Moradores del sector al percatarse del suceso acudieron a auxiliar a las víctimas y a tratar de detener al causante de la tragedia; sin embargo, vigilantes de la Comisión de Tránsito del Guayas (CTG) que patrullaban la zona y vieron lo ocurrido tomaron al chofer responsable y se lo llevaron del lugar, ante la indignación de los habitantes que querían actuar con sus propias manos. El conductor fue identificado como Luis Alberto Hessmer Vargas.

Al no cumplir su propósito, los habitantes descargaron su furia contra la camioneta, la cual viraron y tras destrozarla la quemaron. Antes, al revisar el automotor hallaron una credencial de la CTG a nombre del hermano del conductor, lo que desató más violencia y se dirigieron contra el patrullero disco 154 de la Oficina de Investigación de Asuntos de

Tránsito (OIAT), cuyos miembros indagaban las causas del suceso. El conductor, en estado etílico, fue detenido y sentenciado a 12 años.

Las investigaciones dijeron que la camioneta que él manejaba perdió pista y arrolló incluso a personas que estaban en un local de comidas. El procesado debía pagar USD 35 000 por cada fallecido. Esa indemnización no se ha cumplido. Eso lo dicen al menos los familiares de nueve víctimas. La entonces Comisión de Tránsito del Guayas reportó que el acusado tenía 21 puntos menos en su licencia y USD 32 de deudas por infracciones

4.5 Análisis de lo actuado

La premisa que examina el derecho que tiene toda persona a ser reparado cuando se le propicia un daño. Si se considera que la vulneración de un derecho implica el menoscabo a las facultades jurídicas de un sujeto, la imposibilidad de la ejecución en la reparación material es vulneración de un derecho daño en sí mismo y según la naturaleza del conflicto se generan repercusiones en la vida jurídica, psicológica, económica y emocional del sujeto activo.

Estos resultados constituyen las consecuencias de vulneración donde surge las necesidades de establecer la reparación integral como lo expone el Coip y Cogep observación de los criterios de proporcionalidad para las diferentes afectaciones o perjuicios padecidos por la víctima en un accidente de tránsito.

Los propósitos básicos que deben estar inmersos en todas las medidas de reparación integral ordenadas deben estar dirigidas: Ayudar a las víctimas a mejorar su situación, a enfrentar las consecuencias del siniestro, reconociendo su dignidad como personas.

Mostrando solidaridad con las víctimas estableciendo camino para restablecer su confianza en la sociedad y las instituciones en nuestro país haciendo comparación deberían existir seguros más reforzados para cubrir los gastos médico una relatividad de seguros son los que tiene Estados Unidos al momento de comprar vehículos obtienen distintos tipos de

seguros, que le ayudarán a cubrir gastos médicos, seguros de vida, seguro de incapacidad en caso emergencia de emergencia en accidentes de tránsito.

4.6 Resultados obtenidos

Dentro de los procesos que se llevan a cabo en materia de tránsito las sentencias condenatorias ejecutoriadas el juez de garantías penitenciarias es el facultado para a ser cumplir la reparación integral muchos de los casos no hay cumplimiento de manera completa, por motivo del infractor no tiene ingresos para solventar las indemnizaciones que debe cumplir a la víctima por los daños ocasionados en accidentes de tránsito con sanciones establecidas en el COIP y COGEP para su cumplimiento

Hay muchos casos que los sentenciados han cumplido la prisión salen en libertad y se declaran insolventes hasta indigentes al no tener dinero para cancelar la indemnización impuesta, la insolvencia puede ser fraudulenta para evitar precisamente el cumplimiento de las obligaciones, habiendo ocasiones en que los obligados a reparar se desprenden de bienes y propiedades luego de cumplir la pena en prisión, se dan por satisfechos y no hacen nada para el cumplimiento de las indemnizaciones esto es lo imposibilita que la las indemnizaciones a la víctima no se pueda cumplir cuando sé a dictado sentencia por el juez.

4.7 Conclusiones del Informe técnico

Se pudo comprobar la imposibilidad de la reparación integral ordenada en sentencia condenatoria ejecutoriada nos conduciría a investigar que efectivo es el procedimiento esencial si es necesario la intervención del Estado, actuando en su obligación de otorgar la seguridad jurídica y protección a las víctimas en siniestro de tránsito.

Se pudo verificar que las víctimas en accidentes de tránsito deben entender cuáles son sus realidades que viven el día a día ante una tragedia por el incumpliendo de una reparación integral, por lo cual se debe plantear mecanismos que involucren a quienes les corresponde

determinar formas y mecanismos que pueda satisfacer su forma plena para el cumplimiento en la sentencia condenatoria ejecutoriada.

En la legislación ecuatoriana, se debe tener un replanteamiento al respecto concentrando el contenido normativo de su alcance, realizando análisis exhaustivo adecuados a las realidades jurídicas y fácticas, capaz de otorgar una reparación integral real adaptando mecanismos para el cumplimiento.

4.8 Recomendaciones del informe técnico

En primera instancia, se recomienda que las instituciones jurídicas pongan más control en los mecanismos de la reparación integral como se encuentra en la normativa del COIP y COGEP, encontrando los elementos adecuados para el cumplimiento, exista la participación activa de las funciones del Estado capaces de generar el fortalecimiento y coordinación en las sentencias condenatorias ejecutoriadas.

Por medio de la reparación integral, se le da prioridad a los perjudicados, para que, con ello, puedan acceder, de manera óptima, al resarcimiento, generando su restablecimiento indispensable para la participación activa de las víctimas en el proceso y ejecución en la sentencia condenatoria, reconociendo quienes deben reclamar la atención de sus aspiraciones, cumpliendo los mecanismos de reparación, satisfaciendo sus verdaderas pretensiones.

Una intervención estatal debe estar encaminada a la implementación de políticas públicas destinadas para atender de manera óptima los requerimientos de las víctimas luego de un siniestro, no estar limitada a una indemnización de carácter económico, sino que la participación directa del Estado para que se materialicen con criterios objetivos de la reparación integral, restituyendo en lo posible los efectos de las infracciones.

CONCLUSIONES

Dentro del proyecto investigativo se pudo comprobar que las medidas de reparación integral en los daños materiales su cumplimiento es infructuoso teniendo en consideración que el infractor generalmente cuando se encuentra privado de su libertad alega no poder generar ingreso alguno para cancelar económicamente los daños ocasionado a la víctima o se declaran insolvente para no cumplir las obligaciones.

En las entrevistas realizadas se pudo verificar que el mecanismo más utilizado son las indemnizaciones económicas para los perjudicados existiendo diversas formas de reparación integral como establece el Código Orgánico Integral Penal en su artículo 77, 78, 78.1, debiendo entender que el valor económico no es todo necesitando otros tipo de reparación la Rehabilitación para sus lesiones, problemas psicológico, pérdida auditiva, amputación de alguna extremidad secuelas causada en accidentes todas personas afectadas no son cargas para la sociedad, pero requieren ayuda adecuada.

Las víctimas de siniestros y sus familias necesitan todo apoyo, protección necesaria no por solidaridad ante la tragedia que se vive en un accidente, sino porque este les corresponde por los derechos morales y ético quedando todas clases de secuelas producido por un percance, donde no se puede olvidar fácilmente.

Existe una limitada aplicación de la reparación integral a las víctimas que sufrieron accidentes de tránsito, aunque el delito haya sido sancionado como establece la ley con reducción de puntos o prisión, y muchos de los casos las víctimas prefieren abandonar los procesos.

El objetivo de esta conclusión es contribuir al acervo de los conocimientos sobre la seguridad vial con lo que se pretenda fomentar una mayor cooperación de innovación y compromiso para prevenir accidentes de tránsito con una sentencia condenatoria ejecutoriada.

RECOMENDACIONES.

Se sugiere que en los otros estudios posteriores al tema se puedan implementar métodos más idóneos donde pueda cumplirse en su plenitud la reparación integral a víctimas en accidentes de tránsito.

Los daños psicológicos deberían ser evaluados por un profesional que conozca de la materia a fin de que se pueda determinar los trastornos y daños ocasionados en accidente, lo cual en la práctica esto no se aplica.

La reparación integral debe ser valorada efectivamente y no solo por la sana crítica de los jueces penales o del tribunal penal que conoce el hecho, sino por peritos especializados en la materia, es preciso señalar que no solamente quien comete un delito tiene la obligación de cumplir con la reparación, sino también el Estado cuando se ha incurrido en la violación de un derecho.

Deban existir programas que ayuden a las víctimas en su salud integral como rehabilitación física psicológica, educación, empleo es necesario que se pueda implementar medidas de satisfacción para una verdadera reparación integral y sus derechos no queden indefenso.

Qué las medidas idóneas para el trámite de la reparación integral tengan más viabilidad accesibilidad y rapidez de esta manera las víctimas puedan ser atendidas en la brevedad posibles por su naturaleza del daño moral y material o del bien jurídico protegido.

Bibliografía

- Baquerizo, J. (2010). Una mirada crítica sobre la ponderación de principios en la experiencia. *Revista Jurídica UCSG*, 219-240.
- Bolívar, R. (2017). *SISTEMA DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL DEL ECUADOR MODELO DE GESTION*. Guayaquil: Universidad Laica Vicente Rocafuerte .
- Comisión Interamericana de Derechos Humanos –[CIDH]. (2013). *Verdad, justicia y reparación: Cuarto informe sobre la situación de derechos humanos en Colombia*.
Obtenido de Comisión Interamericana de Derechos Humanos –[CIDH]:
<http://www.oas.org/es/cidh/docs/pdfs/justicia-verdad-reparacion-es.pdf>
- DeConceptos. (2018). *Concepto de accidente*. Obtenido de DeConceptos:
<https://deconceptos.com/general/accidente-de-transito>
- Diario El Comercio. (3 de Mayo de 2015). *Estas son las historias de víctimas de tránsito que no han podido cobrar sus indemnizaciones*. Obtenido de Actualidad :
<https://www.elcomercio.com/actualidad/indemnizacion-accidentes-atropellado-siniestros-juicios.html>
- Diario El Telegrafo. (2 de Julio de 2018). El 23% de accidentes se debe al uso de celular.
Diario El Telegrafo, pág. 2.
- Diario El Universo. (22 de Agosto de 2018). *En tránsito, 6% de denuncias logra sentencia en Ecuador*. Obtenido de Destacados:
<https://www.eluniverso.com/noticias/2018/08/22/nota/6917123/transito-6-denuncias-logra-sentencia>
- Diario El Universo. (17 de Agosto de 2018). Tasa de fallecidos por accidentes de tránsito en Ecuador ha aumentado en el 2018. *Diario El Universo*, pág. 3.

- Escudero, J., & Benavides, J. (2013). *Manual de justicia constitucional ecuatoriana*.
Quito: Corte Constitucional del Ecuador.
- Falconí, J. G. (2005). *Parte Práctica del juicio por acción de daño moral y forma de cuantificar su reparación*. . Quito: Ediciones Rodi.
- Koteich, M. (2006). El daño extrapatrimonial, las categorías y su resarcimiento. *Revista de derecho privado*, 161-193.
- MAPFRE. (2006). *Libro verde de la Seguridad Vial*. . Madrid.: Fundaci[on MAPFRE.
- MAPFRE. (2017). "*Velocidad y usuarios vulnerables*". . Fundación MAPFRE.
- Organización mundial de la Salud. (7 de Diciembre de 2018). *Datos y cifras*. Obtenido de Accidentes de tránsito: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Rastelli, J. M. (21 de Octubre de 2017). *Agentes de control de vehículos autónomos en entornos urbanos y autovías*. Obtenido de <http://eprints.ucm.es/15311/1/T33773.pdf>
- Saldarriaga, N., & Jimenez, A. (2016). *Definición* . Obtenido de Accidentes de tránsito: <http://transito-accidentesdetransito.blogspot.com/2012/03/definicion.html>
- Terán, M. J. (2017). *La proporcionalidad de la pena de los delitos culposos de tránsito*. . Quito: UNIVERSIDAD REGIONAL AUTÓNOMA DE LOS ANDES.
- Visintini, G. (2015). *¿Que es la responsabilidad civil?: Fundamentos de la disciplina de los hechos ilicitos y del incumplimiento contractual*. Bogotá : Universidad Externado de Colombia.
- Zaffaroni, E. (2014). *Manual de Derecho Penal*. Buenos Aires.

Anexos



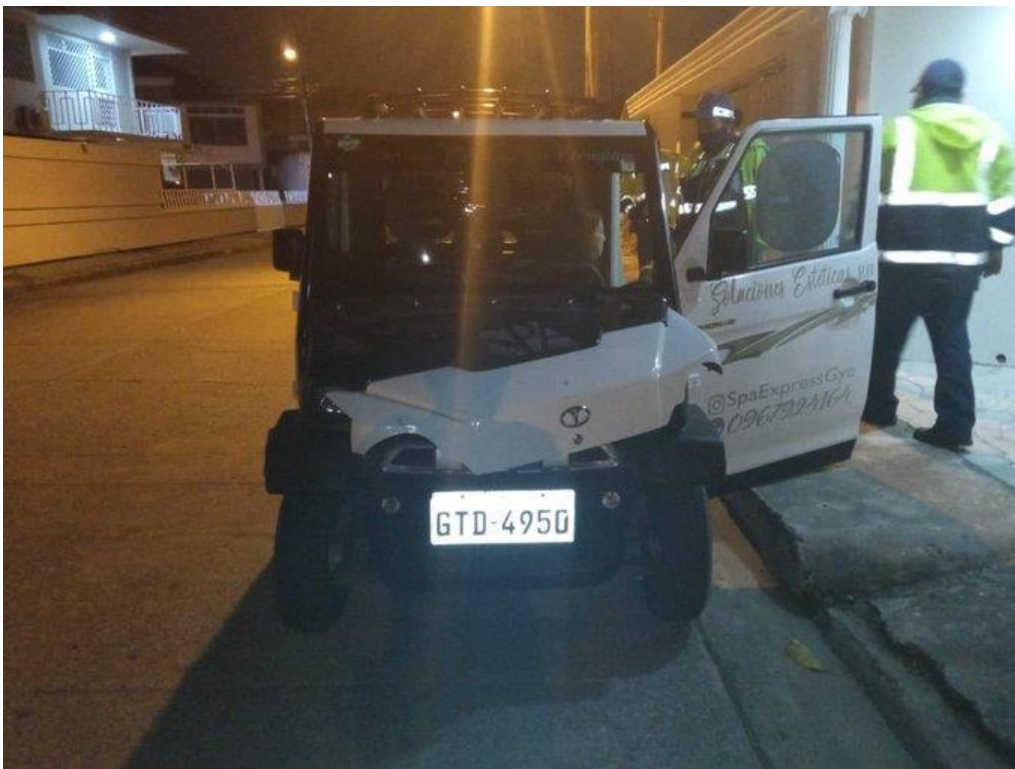
<https://www.elcomercio.com/actualidad/mujer-perdio-pierna-accidente-quito.html>



<https://radioatalaya.net/>



<https://radioatalaya.net/>





<https://www.eluniverso.com/noticias/2020/09>



<https://www.elcomercio.com/actualidad/victimas-accidentes-transito-testimonios-guayaquil.html>



<https://www.eluniverso.com/2010/09/06/1/1422/chofer-ebrio-mato-15-personas>.



<https://www.derechoecuador.com/estado-de-embriaguez-en-accidentes-de-transito>



<https://www.eluniverso.com/2010/09/06/1/1422/chofer-ebrio-mato-15-personas>.



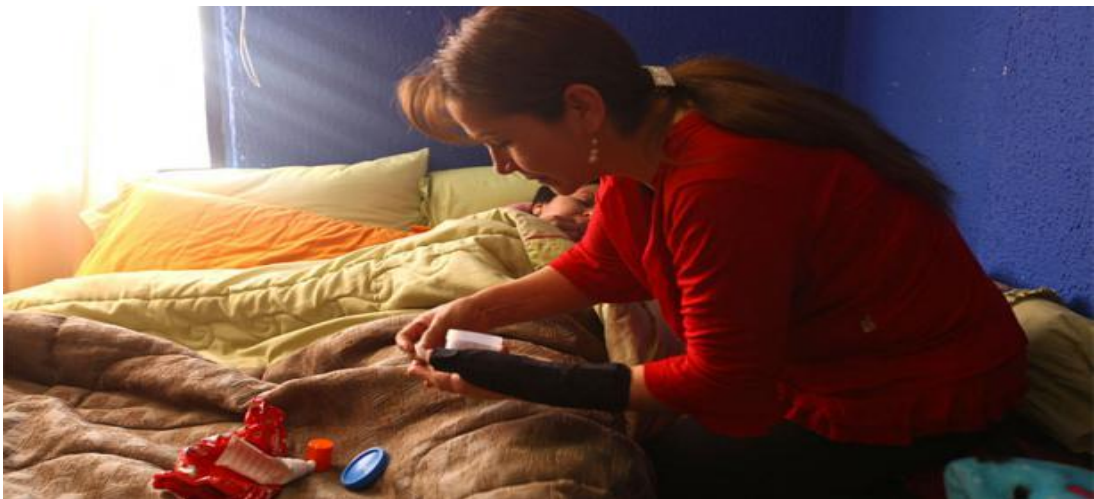
<https://www.elcomercio.com/actualidad/accidente-perimetral-indemnizacion-guayas-arrollamiento.html>



<https://www.elcomercio.com/actualidad/accidentes-transito-fallecidos-victimas-costa.htm>



[https://www.eluniverso.com/2010/09/06/1/1422/chofer-ebrio-mato-15-personas.](https://www.eluniverso.com/2010/09/06/1/1422/chofer-ebrio-mato-15-personas)



<https://www.elcomercio.com/actualidad/indemnizacion-accidentes-atropellado-siniestros-juicios.html>



<https://www.elcomercio.com/actualidad/accidente-perimetral-indemnizacion-guayas-arrollamiento.html>



<https://www.eluniverso.com/2010/09/06/1/1422/chofer-ebrio-mato-15-personas>.





<https://www.elcomercio.com/actualidad/accidente-transito-amputaciones-superacion-heridas.html>

Entre camioncillo y Ecuatoriano Pullman

Cuatro muertos, seis h

seis heridos
n asilados en el Luis
Vaz. Ocurrió en el km
ntes de Naranjal.
os, la mayoría.



El camioncillo en el que viajaban las víctimas tras el choque.



LOS FALLIDOS en la morgua del cementerio de Naranjal.



DOS MESES que también perecieron en el fatal perc



CON LAS PIERNAS destruidas quedó otro de los fallecidos. CONTRA ESTE

En las carreteras del pe-
riferon de sangre. Un
choque entre el om-
No. 47 de Ecuator-
Pulma (A1-212) y un
placa (A1-709), dejó
cuatro muertos y seis
heridos.
El accidente ocurrió la
mañana a la altura de la
ciudad, a 16 km de Na-
ranjal el micro circulaba
hacia Guayaquil y el fur-
to sentido contrario
no que estaba en el lu-
gar observó que el ca-
rro de rebasar a otro
vehículo cuando se es-
tuvo con el ties-
tado quedaron cua-
tro adultos (hombre
y una niña, el
los piernas mutiladas
con desgarraduras en
Ellos eran los ocu-
pado vehículo y que,
de esta edición, aun
no identificadas.
Los 6 heridos del au-

tos, aunque no de gravedad, fue-
ron trasladados hasta el hospital
Luis Vaz de Guayaquil. Ellos
son: Norma Barreza (47 años),
Jessica Pedernero (16), Giselle Va-
larez (23), Gary Herrera (28),
William Quinde (21) y Hernán
Cuevas (24), quienes se encon-
taban inconscientes.
Mientras tanto, los cadáveres
fueron llevados a la morgua del ce-
menterio de Naranjal.
En el lugar de la tragedia se ob-
servaba un drama triste y conmo-
vedor. Unos lloraban y otros pe-
dían auxilio, mientras los cadáve-
res permanecían a un costado de la
carretera.
La Policía, CTG y gente que
transitaba por esa vía se detuvieron
para prestar su colaboración. Los
uniformados hicieron un arduo tra-
bajo en el rescate de las víctimas y
el traslado de los afectados hasta
las casas de salud.
Finalmente miembros de la Co-
misión de Tránsito del Guayas,
acantonados en Naranjal, trasladaron
los dos automotores hasta los
patios de esa institución para las
investigaciones de rigor.

Comunicación

por-
y si
e le

JOSE MORAN

"El t
de l
Ella
can
Sól
rac

"E
E
F

Giselle Balarezo se recupera satisfactoriamente en el hospital Neumológico Alfredo J. Valenzuela.

