



PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
SEDE IBARRA
“PUCESI”

ESCUELA DE JURISPRUDENCIA

TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA:

***DELITO DE TRÁNSITO CON MUERTE Y RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL
PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO PARTICULAR EN IBARRA, 2021-2022***

PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE ABOGADA

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Derecho, participación, gobernanza, regímenes políticos e institucionalidad

AUTORA: MARÍA JOSÉ GALINDO MUÑOZ

TUTOR: JAIME EDUARDO ALVEAR FLORES

IBARRA, ENERO –2023

Ibarra, 27 de febrero de 2023

MSc. JAIME EDUARDO ALVEAR FLORES

ASESOR

CERTIFICA:

Haber revisado el presente informe final de investigación, el mismo que se ajusta a las normas vigentes de la Escuela de Jurisprudencia, de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI); en consecuencia, autorizo su presentación para los fines legales pertinentes.

A handwritten signature in blue ink, consisting of a stylized 'J' followed by 'E', 'A', 'L', 'V', 'E', 'A', 'R', 'F', 'L', 'O', 'R', 'E', 'S'.


(F):

JAIME EDUARDO ALVEAR FLORES

C.C.: 100291096-4

PÁGINA DE APROBACIÓN DEL TRIBUNAL

El jurado examinador, aprueba el presente informe de investigación en nombre de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra (PUCESI):

(F) 

Dr. JAIME EDUARDO ALVEAR FLORES

C.C.: 1001527926

(F) 

Dr. MANOSALVAS GRANJA FARID ESTUARDO

C.C.: 1001535168

(F) 

Dr. HURTADO MORENO JHONNY IVAN

C.C.: 1002658738

ACTA DE CESIÓN DE DERECHOS

MARÍA JOSÉ GALINDO MUÑOZ, declaro conocer y aceptar la disposición del Art. 165 del Código Orgánico de la Economía Social de los Conocimientos, Creatividad e Innovación, que manifiesta textualmente: “Se reconoce facultad de los autores y demás titulares de derechos de disponer de sus derechos o autorizar las utilidades de sus obras o prestaciones, a título gratuito u oneroso, según las condiciones que determinen. Esta facultad podrá ejercerse mediante licencias libres, abiertas y otros modelos alternativos de licenciamiento o la renuncia”.

Ibarra, 27 de febrero del 2023



(F):

MARÍA JOSÉ GALINDO MUÑOZ

C.C. 1004815674

AUTORÍA

Yo, MARÍA JOSÉ GALINDO MUÑOZ, portador de la cédula de ciudadanía Nro. C.C. 1004815674, declaro que la presente investigación es de total responsabilidad del (los) autor (es), y eximo expresamente a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra de posibles reclamos o acciones legales.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'MARIA JOSE GALINDO MUÑOZ', written over a faint circular stamp or watermark.

(F):

MARÍA JOSÉ GALINDO MUÑOZ

C.C. 1004815674

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo: MARÍA JOSÉ GALINDO MUÑOZ, con C.C: 1004815674, autor del trabajo de grado intitulado: “Delito de Tránsito con muerte y responsabilidad solidaria del propietario de un vehículo particular en Ibarra, 2021-2022”, previo a la obtención del título profesional de Abogado, en la Escuela de Jurisprudencia.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tiene la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede- Ibarra, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Ibarra a difundir a través del Repositorio Digital de la PUCESI el referido trabajo de graduación, respetando las políticas de propiedad intelectual de la Universidad.

Ibarra, 27 de febrero del 2023



(F):

MARÍA JOSÉ GALINDO MUÑOZ

C.C. 1004815674

AGRADECIMIENTO

Principalmente agradezco a Dios por haber guiado mi camino en esta etapa universitaria; a mi Tutor Metodológico: Dr. Vinicio García y Tutor De Contenidos: Dr. Jaime Alvear Flores, por ser grandes seres humanos, quienes en las aulas de clase fueron maestros, pero también amigos, por enseñarme el amor a mi profesión, por haberme ayudado a lo largo de mi Trabajo de Investigación, pues han sido mi ejemplo para seguir, les agradezco por toda la atención, paciencia y apoyo brindado pues sin ellos no hubiese sido posible llegar a este momento de mi vida.

Le doy gracias también a todos mis compañeros por el apoyo emocional que me brindaron en todo este proceso, y a la Dra. Sandra Ruiz, quien fue apoyo incondicional de todos sus estudiantes, nos dio alas para volar y raíces para regresar

María José Galindo

DEDICATORIA

Dedico el presente trabajo a mi tía Nydia Muñoz por impulsarme día a día a ser una profesional, apoyarme incondicionalmente y hacer de mí una persona de bien, por su amor, el cual es invaluable para mí, pues junto con mi madre me han educado, me han proporcionado amor, humanismo y el amor al trabajo, pero sobre todo por ayudarme a llegar a este momento de mi vida sus enseñanzas las aplico cada día, su apoyo y ayuda fueron fundamentales para la culminación de mi carrera.

A mi madre por a pesar de las circunstancias siempre estar al pie del camino cuidándome e impulsándome a salir adelante, por enseñarme a ser una mujer fuerte y luchadora, gracias por siempre estar a mi lado.

María José Galindo

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CARÁTULA.....	I
CERTIFICACIONES.....	II
AGRADECIMIENTO.....	¡Error! Marcador no definido.
DEDICATORIA.....	¡Error! Marcador no definido.
ÍNDICE DE CONTENIDOS.....	IX
1. RESUMEN.....	X
2. ABSTRACT.....	XI
3. INTRODUCCIÓN.....	1
4. ESTADO DEL ARTE.....	5
5. MATERIALES Y MÉTODOS.....	21
6. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	24
8.1. RESULTADOS.....	24
8.1.1. Resultados de la técnica de revisión documental.....	24
8.1.2. Resultados de la técnica de la Entrevista.....	31
8.2. DISCUSIÓN.....	51
7. CONCLUSIONES.....	54
8. RECOMENDACIONES.....	56
9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	57
10. ANEXOS.....	61

1. RESUMEN

La presente investigación intitulada “Delito de Tránsito con muerte y responsabilidad solidaria del propietario de un vehículo particular en Ibarra, 2021-2022” siendo el objetivo general fue analizar jurídicamente sobre la responsabilidad solidaria del propietario de un vehículo particular, en el delito de tránsito con resultado de muerte, para garantizar la reparación integral a la víctima en la ciudad de Ibarra en el año 2020-202, mediante un paradigma cualitativo, nivel descriptivo y correccional, la aplicación del método normativista, método jurídico y el uso de la técnica de la revisión documental y la encuesta, llegando a establecer como resultado que dentro del artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal existe un vacío legal referente a la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo particular, sin embargo, queda a criterio del juzgador establecerla dentro de la sentencia con la finalidad de garantizar la reparación integral, pues, dentro de la ciudad de Ibarra si se otorga, pese a no existir norma literal para vehículos privados y si para vehículos públicos, lo cual afecta al principio de legalidad, igualdad y seguridad jurídica, al generar confusión sobre la aplicación de la responsabilidad solidaria respecto al objeto de estudio, es por ello que se requiere la asamblea nacional aplique el criterio no vinculante de la Corte Nacional de Justicia Nro. 919-P-CNJ-2019, dentro de la norma adscrita. Se concluyó que se requiere incluir la responsabilidad solidaria del propietario de un vehículo particular, con la finalidad de que esta sea aplicada literalmente y no a criterio del juez, con la perspectiva de no vulnerar los derechos de las víctimas directas e indirectas a una reparación integral, material, inmaterial, simbólica de un accidente de tránsito con resultado de muerte y así poder restituir el derecho adecuadamente dentro de un Estado Constitucional de Derechos y Justicia Social.

PALABRAS CLAVE: Responsabilidad solidaria, conductor, vehículo privado, accidente de tránsito, muerte, víctima.

2. ABSTRACT

The present investigation entitled "Transit Crime with death and joint liability of the owner of a private vehicle in Ibarra, 2021-2022" being the general objective was to legally analyze the joint liability of the owner of a private vehicle, in the traffic crime with result of death, to guarantee comprehensive reparation to the victim in the city of Ibarra in the year 2020-2022, through a qualitative paradigm, descriptive and correctional level, the application of the normative method, legal method and the use of the technique of documentary review and the survey, arriving to establish as a result that within article 377 of the Comprehensive Criminal Organic Code there is a legal vacuum regarding the joint and several liability of the owner of the private vehicle, however, it is at the discretion of the judge to establish it within the sentence with the purpose of guaranteeing comprehensive reparation, since within the city of Ibarra if it is granted, despite the fact that there is no literal rule for private vehicles and if for public vehicles, which affects the principle of legality, equality and legal certainty, by generating confusion about the application of joint and several liability with respect to the object of study, which is why that the national assembly is required to apply the non-binding criteria of the National Court of Justice No. 919-P-CNJ-2019, within the attached norm. It was concluded that it is necessary to include the joint and several liability of the owner of a private vehicle in order for it to be applied literally and not at the discretion of the judge, with the perspective of not violating the rights of direct and indirect victims to comprehensive reparation. material, immaterial, symbolic of a traffic accident resulting in death and thus be able to adequately restore the right within a Constitutional State of Rights and Social Justice.

KEYWORDS: Joint liability, driver, private vehicle, traffic accident, death, victim.

3. INTRODUCCIÓN

La presente investigación permite verificar el Delito de tránsito con muerte y responsabilidad solidaria del propietario de un vehículo particular en la ciudad de Ibarra, provincia de Imbabura, en el cual se generan varios accidentes de tránsito con resultado de muerte por parte de conductores de vehículos particulares, quienes incluso en muchos de los casos no son los dueños, en este sentido en el desarrollo del proceso penal existe una limitación al hablar de la reparación integral a la víctima debido a que no existe norma expresa que establezca la responsabilidad solidaria en cuanto al dueño y conductor de los vehículos privados de acuerdo con las garantías básicas de reparación para la víctima, provocando esta solo pueda ser reclamada a la persona a la que el juez le configure la responsabilidad penal y no de manera solidaria, lo que no pasa a nivel estatal en la que la misma multa la paga tanto el dueño del vehículo como quien lo conducía, por lo cual se está afectando al principio de igualdad, legalidad y aplicación directa e inmediata en razón de la reparación de la víctima.

La problemática refiere a que la muerte causada por un accidente de tránsito se encuentra tipificada en el 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 (...)” (Código Orgánico Integral Penal [COIP], 2021), en el cual se establece la responsabilidad solidaria, pero solo en el dueño de un vehículo público dejando un vacío o laguna legal en cuanto al dueño de un vehículo privado en razón del derecho de reparación integral a la víctima, pues, la mencionada norma solo hace alusión a los daños materiales en cuanto a la imposición de la multa al dueño del automotor estableciéndose un beneficio estatal, pero no de las garantías integrales personales para quienes han sufrido por la vulneración al bien jurídico como lo es la vida, lo cual provoca una laguna jurada, desigualdad y limitaciones en la aplicación del derecho constitucional y penal ecuatoriano.

En este sentido, la Corte Nacional de Justicia el 04 de diciembre de 2019, a través del oficio Nro. 919-P-CNJ-2019 ha emitido un criterio no vinculante de acuerdo a la norma, permitiendo dar un alcance parcial y no total, lo cual requiere atención directa e inmediata por el legislador, a fin de que la normativa penal se encuentre al amparo de la Carta Magna

y se garantice la reparación integral a la víctima no solo en el dueño de un vehículo público sino también en el dueño de un vehículo privado de acuerdo con una responsabilidad solidaria, en los accidentes de tránsito con resultado de muerte culposa. Pues para Coca (2020) en un accidente de tránsito “responderán en forma solidaria el conductor y el propietario del vehículo” (p.1), es decir, en cuanto al pago de la indemnización a las víctimas -artículo 441 COIP- por la muerte ocasionada.

Por lo que se plantea la presente pregunta de investigación:

¿De qué manera la falta de responsabilidad solidaria del propietario del vehículo vulnera el derecho a la reparación integral a la víctima, en delitos de tránsito con resultado de muerte, en la ciudad de Ibarra en los años 2020-2021?

Es requirente el indicar que el objetivo general de la investigación es: Analizar jurídicamente sobre la responsabilidad solidaria del propietario de un vehículo particular, en el delito de tránsito con resultado de muerte, para garantizar la reparación integral a la víctima en la ciudad de Ibarra en el año 2020-2021. Así mismo para concretar el objetivo propuesto se necesita considerar los siguientes objetivos específicos; el primero es; estudiar la doctrina, normativa y jurisprudencia nacional e internacional de acuerdo con la responsabilidad solidaria en delitos de tránsito con resultado de muerte y la reparación integral a la víctima, el segundo es; diagnosticar mediante la opinión de los profesionales del derecho y el estudio de casos, si el que no exista una regulación de la responsabilidad solidaria al propietario de un vehículo particular, vulnera la reparación a la víctima y el tercero es; Fundamentar la responsabilidad solidaria y la reparación integral a la víctima en relación con la Constitución de la República del Ecuador y el Código Orgánico Integral Penal y finalmente el cuarto objetivo consiste en Analizar una reforma legislativa, que regule la responsabilidad solidaria del propietario del dueño de un vehículo particular en el COIP y esta permita una protección a la reparación integral.

La investigación es importante porque permite determinar la factibilidad de que exista una reforma normativa penal, para la adecuada responsabilidad solidaria en todo delito de tránsito por un conductor de vehículo privado en la que resulte muerta una persona dentro

de la legislación ecuatoriana, con la finalidad de poder garantizar la indemnización a la víctima, ya que, que esta figura fue subsumida podría dejar sin una reparación integral por el bien jurídico lesionado, pues de esta manera si el conductor del vehículo llega a fugarse y no se logra identificar a la persona conductora, este podría permanecer prófugo, prescribirse la acción y las víctimas como lo son los familiares no podrían tener derecho a una indemnización justa e idónea conforme lo establece el artículo 78 de la Constitución de la República del Ecuador y 78 del Código Orgánico Integral Penal.

En razón de lo expuesto, se puede indicar que dicha indemnización solidaria permitiría a la víctima solicitar un pago por el daño causado, al dueño del vehículo privado cuando la persona que conduce el vehículo se diese a la fuga y de esta manera lograr resarcir la vulneración hasta cierto punto, permitiendo de esta manera no se transgredan más derechos de los establecidos.

Pues de esta manera se considera que su estudio será de gran utilidad, pues permitirá, dar un llamado a la sociedad y al Estado respecto de las consecuencias jurídicas de subsumir esta figura de la responsabilidad solidaria respecto a los vehículos privados, para que de esta manera se vuelva a considerar su incidencia en la normativa y se establezca una igualdad en razón de los vehículos públicos y privados, a fin de salvaguardar los daños causados.

De esta manera, los principales beneficiarios serán las víctimas, ya que, al establecer una responsabilidad solidaria tanto a nivel público como privado en los delitos de tránsito con muerte, permitirá garantizar una adecuada indemnización y reparación integral, además de la sociedad, pues, se cumplirá con los presupuestos normativos a nivel constitucional y normativo y el Estado a través del legislativo, pues, de esta manera al reformarse la normativa se cumplirá de manera integral con los derechos humanos, como un Estado Constitucional de Derechos y Justicia.

El trabajo de investigación posee una gran relevancia científica y de análisis toda vez que se ve atribuida a la realidad actual de haber suprimido la norma respecto de la responsabilidad solidaria a vehículos del propietario de un vehículo particular, ocasionando que a la víctima se le vulnere la titularidad de sus derechos, al no poder recibir una indemnización por el daño

causado, por lo que es necesario realizar una reflexión desde diferentes aristas para reconocer las diferentes afecciones, pues de esta manera se establece la existencia de un vacío legal en el artículo 377, al no considerar el legislativo la transgresión a los derechos de la víctima cuando existe un accidente de tránsito con muerte, pues se la estaría dejando en indefensión y más si el delito llega a prescribir.

En dicho sentido, el trabajo se encuentra enmarcado dentro del Plan de Creación de Oportunidades 2021-2025 en el eje institucional dentro del Objetivo 16 “Fortalecer las capacidades del Estado con énfasis en la administración de justicia y eficiencia en los procesos de regulación y control, con independencia y autonomía” (secretaría nacional de Planificación, 2021). Pues se requiere fortalecer la realización de la reparación integral a la víctima en el delito de muerte culposo de tránsito, para que se asegure una adecuada indemnización y responsabilidad solidaria, a fin de que se exigía sin discriminación de un vehículo público o particular, pues ello se podrá afectar mucho más cuando se desconoce al sospechoso o cuando este no permite la correcta indemnización a la víctima.

La investigación se fundamenta en la línea de investigación de la PUCE Derecho, participación, gobernanza, regímenes políticos e institucionalidad, la cual se encuentra relacionada con el presente estudio, ya que, determina la aplicabilidad y factibilidad de normar la responsabilidad solidaria en un accidente de tránsito con resultado de muerte al propietario y conductor de un vehículo particular, para así garantizar la reparación integral a la las víctima y tutelar sus derechos desde una perspectiva de igualdad, ya que, actualmente el artículo 377 del COIP, solo prevé la responsabilidad solidaria para trasportes públicos o empresas públicas y privadas, lo que afecta la calidad regulatoria del ordenamiento jurídico.

4. ESTADO DEL ARTE

En referencia al tema de investigación planteado “Delito de tránsito con muerte y responsabilidad solidaria del propietario de un vehículo particular en Ibarra, 2021-2022”, podemos aludir que la responsabilidad solidaria en materia de tránsito es muy poco investigada, incluso es un tema nuevo y mucho más en relación con la responsabilidad solidaria en delitos de tránsito en el que intervine un vehículo particular, respecto de los derechos de protección y reparación que tiene la víctima, a nivel nacional e internacional.

Por lo que, en razón de las investigaciones nacionales encontramos las siguientes:

Según, Robles (2022), en su estudio “Las sentencias en los delitos de tránsito con resultado de muerte y la reparación integral a las víctimas, con acusación de la Fiscalía de Tránsito Nro. 1 en Santo Domingo en el año 2018” ha dirigido su objetivo general al “Describir la relación existente entre las sentencias en los delitos de tránsito con resultado de muerte y la reparación integral a las víctimas, con acusación de la Fiscalía de Tránsito Nro. 1 en Santo Domingo en el año 2018” (p.26). Es decir, se establece un estudio sectorial sobre sentencias de tránsito y su aplicabilidad en la reparación a la víctima.

Las sentencias en los delitos de tránsito con resultado de muerte que se han analizado en el presente trabajo, dejan ver que existe una gran variedad de criterios entre los administradores de justicia que intervienen, respecto de los parámetros a tener en cuenta para la cuantificación de la reparación integral a las víctimas, en este sentido unos toman como norma supletoria lo que ordena el artículo 369 del Código de Trabajo, otros se limitan a mencionar instrumentos internacionales y leyes del ordenamiento jurídico interno, pero finalmente no expresan cuáles son los motivos en los cuales apoyan su decisión, pues al momento de emitir el valor de la indemnización, no concuerda con los parámetros dispuestos por la normativa que invocan, ni siquiera con el sentido común y para cubrir este proceder, argumentan que la parte interesada, es decir la víctima o sus derechohabientes no han entregado justificativos para acceder a un monto indemnizatorio más alto. (Robles, 2022, p.108)

En este sentido se puede apreciar que existe una diversidad de criterios de justicia por parte de los administradores de justicia en relación con los parámetros que se utilizan para cuantificar la reparación integral de la víctima en la que se contempla la normativa nacional y en algunos casos la normativa internacional con respecto a la Corte Interamericana de Derechos Humanos, pero no los motivos en los que se fundamenta dicha decisión y cuáles son los parámetros que se observan para hacerlo, ya que, su decisión final no concuerda con dichos parámetros, al determinar que los montos son menores, quedando a voluntad del juzgador el valor indemnizatorio, pero también debe ser verificado por la fiscalía, acusador particular y defensa técnica del procesado, con la finalidad de proteger los derechos de las partes.

El ordenamiento jurídico ecuatoriano adolece de un gran vacío legal, al no contar con los parámetros para la determinación de la indemnización de las víctimas en los delitos de tránsito con resultado de muerte, lo que ha provocado que los administradores de justicia dispongan en sus sentencias una reparación integral con montos indemnizatorios sin ningún fundamento técnico o directriz a seguir, a pesar de invocar en la mayoría de fallos la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, así como instrumentos internacionales sobre derechos humanos y protección de las víctimas, pero finalmente terminan disponiendo valores que no tienen nada que ver con la normativa citada y mucho menos con la realidad de las víctimas de accidentes de tránsito con resultado de muerte. (Robles, 2022, p.111)

En concordancia con lo estipulado por, el autor se permite establecer que el sistema jurídico en el Ecuador posee un vacío legal en los delitos de tránsito con resultado de tránsito, al no existir lineamientos técnicos para la indemnización de las víctimas y no contemplar los establecidos por la CorteIDH y menos se asemejan a la realidad que viven las víctimas, al considerar que la vida es un derecho que debe ser garantizado en las diferentes causas y las perspectivas propuestas por las partes intervinientes, las que dentro de la reparación se debe valorar no solo la indemnización material, sino la inmaterial, para así el Estado brinde todas las facilidades y prevenir la impunidad, que ayude a restablecer el derecho transgredido.

Por su parte, Jaramillo *et al.* (2022) en su artículo de investigación “La Reparación Integral de la Víctima en el Derecho Penal Ecuatoriano”, el objetivo es “Abordar el concepto y el alcance jurídico de la reparación integral, desde el punto de vista y análisis del ordenamiento jurídico ecuatoriano, los avances doctrinales más destacados y los derechos protegidos en los Convenios y Tratados Internacionales” (p.9). Desde este paradigma se alude a las formas que vinculan la reparación integral para la protección a los bienes jurídicos.

La reparación integral a la víctima no tiene como finalidad hacer volver todo a la normalidad antes de la vulneración de sus derechos, sino intentar en toda la medida posible tanto nacional como internacional en evitar dejar impune un delito, en prevenir más actos ilícitos y sobre todo velar que las medidas adoptadas a favor de la víctima compensen el daño sufrido, 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. (Jaramillo *et al.*, 2022, p.13)

Los derechos humanos deben ser respetados a nivel nacional e internacional, en relación con la dignidad humana, la cual es alcanzada a través de la reparación integral a la víctima, cuando se ha transgredido un bien jurídico protegido, de acuerdo con los daños producidos en la misma, la cual permita solventar dichas necesidades, sin embargo, no existe una tabla o parámetros jurisprudenciales que permitan evaluar adecuadamente el resarcimiento del daño ocasionado.

Es importante reconocer que los derechos humanos pasaron de ser un solo dogma conocido a una parte esencial de nuestra vida jurídica, y para ello, todas las instituciones del Estado están comprometidas en respetar todos los derechos reconocidos en la Constitución de la República del Ecuador y en los Convenios y Tratados Internacionales, y para ello, una de las premisas fundamentales es garantizar la dignidad humana, y cuando el ser humano es objeto de violencia o

arbitrariedades por parte del Estado o de los particulares, automáticamente están vulnerando su dignidad humana, y para ello, el derecho interno del Ecuador reconoce la reparación integral, y en el derecho penal, el mismo juez competente de sancionar el delito, establece la multa respectiva y además la reparación integral a la víctima, la misma que deberá estar cuantificada por los daños que se ocasionaron a su integridad personal, porque si bien no existe una tabla referente al valor cuantificable de los daños a la dignidad humana, existe jurisprudencia y además la pretensión de la víctima para que el juez se acerque a lo que estime pertinente para el resarcimiento de los derechos humanos vulnerados. (Jarramillo *et al.*, 2022, p.12)

La reparación integral a la víctima tiene como finalidad que no se deje en la impunidad la comisión del delito al amparo de las normas nacionales e internacionales que compensen el daño ocasionado, con la finalidad de garantizar los daños y establecer lineamientos idóneos que permitan titular los derechos y las necesidades de las víctimas en relación con el principio de proporcionalidad, para de esta manera asegurar se restablezca la vulneración al derecho y el reconocimiento literal a las normas constitucionales referentes a la dignidad humana, dichos lineamientos deben ser observados por el juez, quién calcula dichos daños para la protección de los intereses de los involucrados, mismos que deben ser atribuibles por el Estado.

Así también, Cárdenas (2022), en su investigación científica “La reparación del daño a la víctima del delito en España vs. Ecuador” tuvo como objetivo el “analizar, comparativa y críticamente, la reparación integral del daño como instituto jurídico penal, que existe regulada en España y Ecuador, respectivamente” (p.3). Es decir, se evalúan parámetros que permiten reparar los daños en materia penal, si estos son suficientes y cumplen su finalidad.

Se determina que las dos formas de regulación legal material e inmaterial de la reparación cumplen con el fin de ayudar a reparar los daños a las víctimas de delitos, sin embargo, se debe desarrollar más mecanismos que permitan resarcir el daño a través de la Administración de Justicia y cumplir con el deber de proteger los derechos fundamentales que como seres humanos nos pertenece. (Cárdenas, 2022, p.9)

Se puede afirmar que en ambas legislaciones existen herramientas adecuadas que estipulan la reparación integral a la víctima para restaurar los daños ocasionados y tratar en lo posible de volver al momento anterior que se produjo el daño, pero se requieren evaluar otros mecanismos que permitan su aplicación y ayuden a su cumplimiento dentro del aparato jurisdiccional, con la finalidad de tutelar los derechos de las víctimas y establecer una responsabilidad penal y civil en el autor del delito, a través de una adecuada indemnización económica y patrimonial, la cual será exigible en el plano penal por víctima, se menciona que sería conveniente la posibilidad de que para el pago de la reparación pudiese efectuarse a través de una fórmula de pago, con la finalidad de que se cumpla con la indemnización por parte del infractor.

La reparación es el resarcimiento del daño causado a las víctimas de un delito. Esta reparación puede compensarse no solo como una responsabilidad civil, sino que va mucho más allá del mero hecho de realizar una compensación económica o patrimonial, es decir, lo primordial es que el autor del delito asuma las consecuencias de los hechos delictivos que ha cometido y que se busque con esta reparación tanto beneficio para la víctima como para el autor que no vuelva a cometer otro delito, y se pueda resarcir los daños de manera proporcional al delito, y poniendo principal atención en los hechos cometidos y en que sea asumida las consecuencias del hecho. Tanto la reparación del daño a la víctima, conocida en España; como la reparación integral desarrollada en Ecuador forman parte de una respuesta alternativa donde el delincuente o infractor puede llegar a entender y asumir las consecuencias de los hechos que ha cometido y la víctima pueda reestablecer su situación existente antes del crimen, restituir los bienes o buscar una compensación conforme a los daños causados ya sea material o inmaterial. (Cárdenas, 2022, p.9).

En razón a lo expuesto se considera que la reparación ayuda a prevenir la comisión de delitos futuros, al ser una alternativa y no una pena para subsanar la afectación causada de manera material e inmaterial a fin de buscar resarcir el daño el bien jurídico protegido, con la finalidad de que se respete los derechos de los intervinientes, la cual requiere ser exigida en el ámbito penal después de una valoración hecha por el juez sobre los daños ocasionados a

la víctima quien es protagonista del proceso penal, sin embargo, la reparación debe ser comprendida como una satisfacción por el daño ocasionado y garantizada en el ámbito civil y en el ámbito penal, misma que será pretendida de acuerdo con los hechos que se desprendan de las circunstancias, la cual comparte similitud entre las dos legislaciones señaladas.

Lo considerado por Mendoza Jiménez (2021), en su trabajo de tesis, “La Responsabilidad Civil, Solidaria y Reparación Integral en Infracciones de Tránsito con Muerte en el Cantón Quinindé, Periodo 2019” ha indicado que el objetivo general es “Examinar la responsabilidad civil, solidaria y reparación integral en infracciones de tránsito con muerte en el cantón Quinindé, periodo 2019” (p.13).

Se logró determinar además los resultados socio jurídicos - negativos que conllevan la atipicidad de la ley al no responsabilizar solidariamente a los propietarios de vehículos particulares que han ocasionado accidentes de tránsito con resultado de muerte ya que al conducir con imprudencia, impericia y negligencia pone en riesgo su propia vida y concomitantemente arriesga la vida de otro ciudadano que transita por las carreteras, sea como pasajero, peatón o en otro vehículo. Pero cuya responsabilidad dentro del artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal ha establecido que sólo aplica para propietarios de transportes de servicio público, excluyendo al propietario de transporte particular; mientras que el artículo 77 del Código Orgánico Integral Penal establece que la reparación integral procura la solución objetiva y simbólica para restituir en lo posible al estado anterior el bien que ha sido trasgredido, siendo así que los daños ocasionados se deben resarcir a todas las víctimas sin distinción. (Mendoza Jiménez, 2021, p.24)

Se establece un direccionamiento en relación con la responsabilidad civil, solidaria y la reparación integral a la víctima es una obligación ineludible del conductor o el propietario el responder por la comisión del delito, toda vez que el propietario debe visualizar que a la persona que le está entregando el vehículo cumplirá con el ordenamiento jurídico nacional e internacional en relación con los bienes jurídicos protegidos y las leyes de tránsito, con la finalidad de no contravenir el deber objetivo de cuidado respecto a la culpa y las causas

basales que ocasionaron el accidente al incumplir con la ley, pero cuando exista dicha transgresión normativa debe configurarse una reparación integral a la víctima.

La aplicación de las normas garantistas de derechos para con las víctimas de delitos de tránsito deben ser de manera directa e inmediata, si bien existe antinomia entre la norma suprema y la norma penal ecuatoriana en relación a la reparación integral a las víctimas de delitos de tránsito, cuya situación no exime de responsabilidad civil solidaria al propietario del vehículo particular, por lo que se recomienda a los operadores de justicia que condenen a los propietarios de vehículos particulares la reparación integral a las víctimas de delitos de tránsito de manera inexcusable y así no queden en indefensión (Mendoza Jiménez, 2021, p.25).

Pues es una obligación ineludible del conductor o el propietario, al responder por la comisión del delito, toda vez que el propietario debe visualizar que a la persona que le está entregando el vehículo, cumplirá, con el ordenamiento jurídico nacional e internacional en relación con los bienes jurídicos protegidos y las leyes de tránsito, con la finalidad de no contravenir el deber objetivo de cuidado respecto a la culpa y las causas basales que ocasionaron el accidente al incumplir con la ley desde la justicia restauradora, los derechos humanos, la norma constitucional y la protección a la víctima, que debe ser suplida mediante una reforma legislativa que satisfaga la anomia que existe en relación con la responsabilidad solidaria y los intereses de los involucrados.

Es así que, Cisneros (2020), en su estudio de máster denominado “La efectividad de los mecanismos de reparación integral a la víctima en las infracciones de tránsito”, determina que el objetivo fue “Establecer la efectividad de los mecanismos de reparación integral a la víctima, en las infracciones de tránsito, a través de un estudio de caso” (p.15). Se realiza una evaluación sobre la reparación a la víctima y las herramientas jurídicas que existen para su adecuada efectividad.

Se determinó que el abismo que separa teoría y práctica radica en la interpretación judicial sobre la reparación integral y sus mecanismos en los casos concretos, que provoca ya sea: (a) la invisibilización de la víctima a partir de los mecanismos de

reparación fragmentados, al no existir fundamento o valoración, en el caso concreto; o, (b) la violación de los derechos del condenado al ampliar el margen de la reparación integral sobre la base infundada de interpretación extensiva o analogía. Es de anotar entonces que el problema no es por anomia o deficiencia normativa, sino por conocimiento y aplicación razonada de lo abstracto a lo concreto por los jueces. Por tanto, la racionalización de este aspecto de la condena pone al límite la eficacia de tales mecanismos en tutela sobre la aplicación de los mecanismos de reparación integral específicos conforme la tipicidad, la lesividad e intensidad del daño ocasionado por el condenado respecto a los derechos de la víctima consagrados. (Cisneros, 2020, p.93)

La reparación integral dentro de la legislación ecuatoriana se fijó por primera vez en el artículo 78 de la Constitución de la República del Ecuador (2022) y en los artículos: 77, 78, 622, 628 Código Orgánico Integral Penal 2014, por lo que se establece que existen mecanismos y lineamientos hacer aplicados y valorados respecto a cada caso, sin embargo, existe un desconocimiento por los fiscales, jueces y abogados sobre la reparación integral, la forma de cálculo y las diferentes formas de reparación respecto al principio de legalidad, pese a que la normativa se encuentra escrita y no existen anomias, pero podría desarrollarse variables legales sobre una adecuada fórmula de cálculo. En esta dirección en materia de tránsito se debe valorar la transgresión al deber objetivo de cuidado desde la culpa, tipicidad y la lesividad e intensidad del daño ocasionado por el condenado respecto a cada causa, a la hora de motivar la decisión y aplicar los diferentes mecanismos de reparación integral, siempre y cuando se haya excluido la tentativa y complicidad de ocasionar un daño lesivo (Cisneros, 2020, p.93).

En materia de reparación integral para situar con toda propiedad el problema en materia penal donde tal derecho de la víctima es exigible al condenado y se limita por el principio de legalidad; reconocido como parte integral del debido proceso en el número 3 del artículo 76 de la Constitución de la República del Ecuador, constituye una limitación al ius puniendi, lo que en relación con la reparación integral significa que, por efecto de la interpretación restrictiva de la norma penal, debe aplicarse solo aquellos mecanismos de reparación integral previstos en el artículo 78 del Código

Orgánico Integral Penal, conforme la tipología penal y el daño inferido, excluyéndose la posibilidad de ampliación de tales mecanismos mediante analogía para la incorporación de otros propios de la jurisdicción constitucional y de la jurisprudencia de Corte Interamericana de Derechos Humanos que es exigible al Estado y no al condenado por un delito. (Cisneros, 2020, p.99).

En razón de lo expuesto se determina que, en el Ecuador, la reparación integral a la víctima se encuentra basada respecto al principio de legalidad establecido en la norma penal en relación con la facultad sancionadora que tiene el Estado implícita en el Código Orgánico Integral Penal, lo cual ocasiona una limitación a los derechos humanos, ya que, no existe una determinación de fórmula de cálculo; y, se excluyen otros mecanismos de reparación, dentro de las decisiones judiciales, las cuales deberían vincularse simultáneamente a la materia constitucional y la Corte IDH, al permitir que la misma sea exigible al Estado, con base en el principio pro homine y no solo al individuo como tal, para así restituir el derecho de acuerdo a los delitos de tránsito.

Por su parte, Delgado (2020), en su investigación de máster “La responsabilidad solidaria del propietario de un automotor accidentado y la efectiva reparación integral de la víctima” ha fijado como objetivo el “analizar la responsabilidad solidaria del propietario de un automotor accidentado, para la efectiva reparación integral de la víctima” (p.10). Es decir, se analizan mecanismos que permitan hacer efectivo el cobro de los daños sufridos.

La solidaridad que tiene lugar cuando existen dos o más personas en condición de deudor es conocida como solidaridad pasiva, y una de las fuentes de esta solidaridad es la ley, pero no la única. Cuando la solidaridad es incorporada a un texto legal, se hace con la finalidad de proteger con el máximo rigor posible, la posición del acreedor, de manera de asegurarle el cobro del crédito, pues ahora bien, en materia de las infracciones que configuran delitos de tránsito, las disposiciones actualmente derogadas de la LOTTTSV establecían la responsabilidad objetiva tanto del conductor como del propietario del vehículo, surgiendo una solidaridad como garantía de la efectiva protección de la víctima en su patrimonio por daños materiales y morales, pero con la entrada en vigencia del COIP fueron derogadas las

disposiciones de la LOTTTSV que consagraban la responsabilidad solidaria del conductor y del propietario del vehículo, estableciéndose un novedoso compendio que mantiene la solidaridad, pues es, necesario contar con medidas cautelares sobre los bienes de los responsables solidariamente. (Delgado, 2020, p.19)

En relación con lo expuesto, se establece que la reparación integral a la víctima en materia de tránsito permite garantizar los derechos de la víctima, sin embargo, antes de la entrada del COIP se permitía una responsabilidad solidaria, en todos los ámbitos, pero con la derogación de artículos de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se suprimió dicha protección para la víctima, lo cual ha ocasionado no sea posible asegurar el cobro por los daños ocasionados en el delito, por lo que, es requirente se tome en consideración su estipulación y la aplicación de medidas cautelares sobre el patrimonio de los culpables de la infracción, para así asegurar los derechos de la víctima, ya que, “menos de la mitad de las víctimas cobran toda la indemnización, y un tercio de las víctimas no cobran nada” (Delgado, 2020, p.22).

Los accidentes de tránsito han dejado de ser parte de la legislación administrativa, particularmente en el caso del Ecuador, se hace referencia a los artículos derogados de la LOTTTSV, que dan paso al tratamiento penal en COIP de las infracciones de tránsito, así como sus consecuencias patrimoniales indemnizatoria. Sin embargo, ese propósito de reparación del equilibrio patrimonial de la víctima de estas infracciones puede verse desvanecido, por la no existencia de medidas cautelares que busquen la materialización de la solidaridad entre conductor y propietario del vehículo. La búsqueda del cumplimiento de preceptos y garantías constitucionales que modernamente ha inspirado las reformas de la materia penal en el Ecuador, permiten proponer, como se ha hecho, la incorporación al cuerpo integral de esa materia, medidas cautelares sui generis, dentro del catálogo de medidas cautelares sobre bienes, pero en este caso no serían generales sino específicas para los casos de los delitos de tránsito tipificados en el COIP. (Delgado, 2020, p.24).

Los delitos de tránsito ya no son considerados como faltas administrativas dentro de la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, ya que, se encuentran normados

en el Código Orgánico Integral Penal, sin embargo, se requiere de un equilibrio patrimonial indemnizatorio eficaz que permita asegurar la reparación a través de medidas cautelares reales idóneas sobre las formas de indemnización y su cumplimiento, a fin de asegurar el pago del daño causado en los delitos de tránsito, mismo que actualmente no determina la figura de responsabilidad solidaria dentro de las decisiones judiciales en el ámbito privado, estableciéndose una desigualdad con el sector público, pues existen criterios los cuales no son vinculantes como el No. 919-P-CNJ-2019, establecido por la Corte Nacional de Justicia, con el que se reafirma un vacío en la normativa penal que requiere garantizar una responsabilidad solidaria, misma que no puede poner en riesgo su aplicabilidad.

Por otro lado, Aguirre (2018), en su trabajo titulado “La reparación integral: cómo resuelven los jueces de tránsito con jurisdicción en el Distrito Metropolitano de Quito en los delitos con muerte (período 2016)”, tiene como objetivo principal “analizar conceptual, normativa, jurisprudencial y fácticamente la representación que tiene la reparación integral en el ordenamiento jurídico ecuatoriano respecto de su adecuación y eficacia” (p.10). Es decir, se realiza un análisis sucinto sobre los principales aspectos que se deben valorar sobre la reparación integral a la víctima desde un estudio jurídico y doctrinario.

La reparación integral como recurso o mecanismo de asistencia a las víctimas presenta diversas facetas respecto de su aplicación y materialización. Las formas de reparación dispuestas por la CIDH y acogidas en el COIP, en la legislación ecuatoriana no es el adecuado, pues su devenir está lejos de la eficacia que se espera de la administración de justicia. La institución de la reparación integral dispuesta en el ordenamiento jurídico nacional, pero prevalecientemente a los menoscabos y falta de efectividad que se evidencian en la práctica, se debe que hacer una revisión respecto de su contenido y alcances, tendientes a encontrar los parámetros o mecanismos que permitan conseguir una real adecuación y eficacia en beneficio de las víctimas, victimario y de la comunidad. (Aguirre, 2018, p. 114)

Por lo que, en los delitos, la reparación integral a la víctima no cumple con ciertos mecanismos y lineamientos, lo que provoca se torne ineficaz su exigibilidad y cumplimiento, afectando desproporcionadamente a varios usuarios y generando una desigualdad, ya que,

esta no debe solo referir al valor económico sino también al inmaterial, pues en las sentencias emitidas en el Ecuador se ha considerado en su mayoría la compensación económica, pero no se valora otros aspectos a consecuencia de la lesión al bien jurídico, por lo que existe una diversidad de criterios, al no existir un manual o guía para aplicarla por los administradores de justicia, así como no existen directrices claras para su exigibilidad, por ello, al haber subsumido la responsabilidad solidaria de vehículos particulares de la legislación ecuatoriana esta no es contemplada al momento de fijar la reparación a la víctima creando una desigualdad y menos alternativas para exigir la compensación económica o inmaterial.

Es conveniente revisar y reformar los postulados normativos respecto de la reparación integral enunciados en los artículos 77 y 78 del COIP, a efectos de superar las posibles falencias o incongruencias que imposibilitan su efectiva materialización. A través de estas actuaciones el Estado ecuatoriano daría cumplimiento a las obligaciones determinadas en los artículos 1, 2, 24 y 25 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, que constriñen a los Estados Parte a adaptar la legislación interna a las disposiciones convencionales, a eliminar todos los obstáculos normativos que impida su efectivización, la igualdad ante la ley y la protección judicial, respectivamente, para víctimas y victimarios, lo cual redundará en una adecuada y efectiva reparación integral. (Aguirre, 2018, p. 129)

La forma en que en la legislación ecuatoriana se presenta el derecho-garantía a la reparación integral no es el adecuado, pues su devenir está lejos de la eficacia que se espera de la administración de justicia y que se merecen las víctimas, los victimarios y la comunidad, el autor realiza un análisis general en relación con la reparación de la víctima y no de manera específica en los delitos de tránsito con resultado de muerte culposa a causa de la actuación negligente, la acción riesgosa o irresponsable del conductor, pasajero o peatón, lo cual pone en riesgo los derechos y la vida de las demás personas, pues se establece que las normas nacionales e internacionales protegen la reparación integral a la víctima, pero que esta no es eficaz, porque no se ajusta a las realidades jurídicas y a los hechos, por lo que se requiere que los juzgadores realicen argumentos idóneos que beneficien a los sujetos procesales.

Ochoa (2014), en su investigación “La responsabilidad solidaria en los delitos de tránsito y la seguridad jurídica de la víctima” tuvo como objetivo el “establecer la responsabilidad solidaria en los delitos de tránsito y la seguridad jurídica de manera eficaz” (p.12). Es decir, se habla de que esta obligación adquirida en los accidentes de tránsito debe poseer normas claras, previas y vigentes y aplicadas por la autoridad competente

Los Decretos Supremos Nros. 033-2001-MTC (Reglamento Nacional de Tránsito) y 024- 2002-MTC (TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y SOAT), regulan en la actualidad todo lo relativo a la circulación de vehículos automotores dentro del territorio nacional; así como lo referido específicamente a daños causados a terceros, producto de accidentes de tránsito; estableciendo que el conductor, la compañía aseguradora y el propietario del vehículo, son responsables solidarios por los daños que el bien cause a aquellos. Por lo que el objetivo fundamental es que en un accidente de tránsito no es solo responsable el dueño del vehículo sino también quien se encontraba manejando en ese momento. (Ochoa, 2014, p. 59).

Es decir, que, la responsabilidad solidaria que debe existir en relación con los delitos de tránsito con resultado de lesiones en las personas y daños materiales en los vehículos, deben generar una indemnización, siempre que se pruebe que quien se denomina víctima no haya sido responsable directo por culpa o por las condiciones del vehículo que se pueden prever. Para lo cual se establece que la responsabilidad debe ser entre la persona que conducía, la compañía aseguradora y el propietario de vehículo, con la finalidad de garantizar los derechos y garantías de la víctima en el proceso penal.

Los accidentes de tránsito en el Ecuador, constituyen un problema, que en los últimos años han crecido notablemente, debido a la irresponsabilidad y desconocimiento de las leyes, dando como resultado efectos negativos dentro de la sociedad, que desconoce sobre la responsabilidad solidaria dentro de los accidentes de tránsito, mostrando interés en conocer en que consiste mencionada responsabilidad y lo que manifiesta la ley dentro de este tema (Ochoa, 2014, p. 67),

Por lo que se determina que la población objeto del estudio realizado no tiene conocimiento en cuanto a lo que se refiere a la responsabilidad solidaria, mucho menos que en nuestra legislación se encuentra la tutela jurídica, y que existe los Decretos Supremos Nros. 033-2001-MTC (Reglamento Nacional de Tránsito) y 024- 2002-MTC (TUO del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y SOAT), los cuales establecen la responsabilidad a terceros, sin embargo, la norma especial como es la Ley de Tránsito y el Código Orgánico Integral Penal, no han tipificado la responsabilidad solidaria para vehículos de uso particular, creando una barrera para satisfacer los daños sufridos.

En cuanto a los estudios internacionales tenemos los siguientes:

Asimismo, Sánchez (2018), en su trabajo de investigación titulado “Tercero civilmente responsable en los delitos por accidente de tránsito”, se planteó como objetivo el “analizar de manera doctrinaria, jurídica y jurisprudencial la responsabilidad a un tercero en razón de los delitos de tránsito” (p.8).

El supuesto de la responsabilidad atribuida a los conductores – sujeto activo del delito. El sistema penal sanciona todas las conductas delictivas que vulneren, lesionen o alteren un bien jurídico protegido, muy aparte de esta sanción penal se le atribuye además las responsabilidades civiles, tanto al autor como a un tercero ajeno quien no tuvo participación en la realización del evento delictivo -accidente de tránsito-, y quien es incorporado porque el nexo con el responsable civilmente y como especie salvaguarda en los intereses económicos a favor del agraviado. El sistema nacional tipifica y sanciona los delitos o conductas delictivas que vulneren o lesionan un bien jurídico protegido, sancionándolo penalmente. (Sánchez, 2018, p.53).

El sistema nacional tipifica y sanciona los delitos o conductas delictivas que vulneren o lesionan un bien jurídico protegido, sancionándolo penalmente, mediante el cual se establece una responsabilidad penal al autor del hecho delictivo que lesione el bien jurídico y una responsabilidad civil, pero esta última, además se fija a una tercera persona denominada dueño del automotor, para que respondan por la afectación de la pérdida humana causada a

la víctima, a través de una reparación integral directa o indirecta de forma material, inmaterial, familiar y simbólica.

La responsabilidad civil, ha venido en una constante evolución desde sus orígenes hasta la actualidad, en el imperio o sistema Romano, se caracterizó por tener una marca raigambre de acción privada, esto la “venganza de propia mano”, por parte del perjudicado o núcleos familiares de éste, hasta poder llegar a ser meritorio de una sanción penal por parte del Estado, acompañado de un fin reparatorio, por las consecuencias generadas del evento delictivo, siendo que el resarcimiento de lo dañado, se regía por las reglas de la sanción penal (Sánchez, 2018, p.55).

Se atribuye la responsabilidad tanto al autor como a un tercero ajeno, que, aunque no tenga participación en la realización del evento delictivo, en este caso el accidente de tránsito, es incorporado para salvaguardar los intereses de la víctima, sin embargo, no relaciona la responsabilidad civil, con la responsabilidad penal respecto de la reparación integral de la víctima.

Por su parte, Nanclares y Gómez (2017), en su averiguación científica “La reparación: una aproximación a su historia, presente y perspectivas”, alude que el objetivo es “desarrollar un estudio del concepto de reparación del daño desde el punto de vista de la doctrina a través de un análisis documental” (p.18)

La forma y ámbito de aplicación en el cual se haya empleado determinarán su alcance, en especial, para el operador judicial a quien le corresponde aplicar el derecho a la reparación el cual está dado por el deber de resarcir impuesto al responsable de un daño causado contra derecho que conlleva a ubicar al perjudicado en la situación más próxima previa al acaecimiento del daño. En este orden de ideas, la reparación surge del vínculo obligacional que se origina por la ocurrencia de un daño que le es imputable a quien es encontrado responsable, y por ende, es concedida en proporción al daño sufrido ((Nanclares y Gómez, 2017, p.17).

La reparación se originó gracias a los principales aspectos de la responsabilidad civil y penal, toda vez que, en un principio, se encontraban relacionadas entre sí, con la finalidad de

resarcir el daño causado de manera proporcional y pecuniaria en su totalidad, la cual se caracteriza en dos aristas; integral-total y reparación – resarcir el daño de manera material e inmaterial, de acuerdo a las circunstancias determinadas en cada ser humano y respecto a las perspectivas de cada país, siendo responsabilidad del juzgador evaluar dichas consecuencias jurídicas y daños causados.

La reparación surge como una consecuencia derivada de la responsabilidad civil y penal, que en sus inicios se hallaban fusionadas y por ende, se manifestó con penas que iban desde lo corporal hasta el pago de una suma de dinero a título de resarcimiento, pasando por sanciones pecuniarias y la posibilidad de dar aquello que causó el daño. En la actualidad, a la noción de reparación se le otorgan diversas interpretaciones y dependen de la forma y del ámbito de aplicación en que sea utilizada. Por tal razón es significativo identificar de qué manera es empleada, para comprender su alcance y los efectos que de ello se deriva, en especial para el operador judicial a quien le corresponde aplicar el derecho (Nanclares y Gómez, 2017, p.18).

El ámbito y el modo de aplicación de la reparación integral a la víctima, se encuentra en el juez, al estar dentro de sus facultades el garantizar la protección del derecho, toda vez que existe una consecuencia que es derivada de la responsabilidad civil, la cual ha subsistido por diferentes épocas, ya que, en la actualidad existen diversas interpretaciones consecuentes a la reparación dependientemente del tiempo y espacio, “en especial para el operador judicial a quien le corresponde aplicar el derecho” (Nanclares y Gómez, 2017, p.17).

5. MATERIALES Y MÉTODOS

En la presente investigación se aplicó un paradigma cualitativo, el cual, según Sampieri *et al.* (2014), indica que este enfoque es utilizado para la recolección y análisis de la información para desarrollar preguntas y establecer una interpretación adecuada al cuestionarse el investigador nuevas interrogantes (p.8). Es decir, se permitió conocer si la falta de responsabilidad solidaria del propietario del vehículo vulnera el derecho a la reparación integral a la víctima, en delitos de tránsito con resultado de muerte, en la ciudad de Ibarra en los años 2020-2021, a través de la valoración de los fenómenos jurídicos y sociales que se establecen en cuanto al vacío normativo.

En el actual estudio se aplicó un nivel descriptivo y correccional. Pues se utilizó un alcance descriptivo con el cual se logró establecer una caracterización respecto de la responsabilidad solidaria en la muerte culposa de los accidentes de tránsito por el dueño de un vehículo privado y su alcance correccional en relación con la falta de adecuación normativa de la responsabilidad solidaria en los delitos de tránsito con resultado de muerte y los elementos para establecer la reparación integral a la víctima.

En la investigación se utilizó el método normativista, toda vez que según Villabella (2015) “evidencia al derecho como conjunto de preceptos imperativos, coactivos y heterónomos, que conforman un sistema estructurado y coherente, cuya finalidad es encauzar y organizar las relaciones sociales” (p.923).

Por lo cual la investigación fue direccionada mediante el método normativista a fin de que exista una adecuación idónea en razón de la responsabilidad solidaria en cuanto al dueño de automotores privados y la reparación integral a la víctima en la ciudad de Ibarra en el año 2020-2021, dentro del Código Orgánico Integral Penal encauzado a la Constitución de la República del Ecuador, el cual se coadyuvará del método jurídico pues, se va a analizar una norma del Código Orgánico Integral Penal, que trata sobre la responsabilidad solidaria en delitos de tránsito con resultado muerte y en la reparación integral justa que debe existir para la víctima, determinando si existe un vacío normativo en el que no se ha considerado la

igualdad ante la ley, al no establecer una generalidad de acuerdo a los intervinientes, pues, la norma únicamente contempla en la responsabilidad solidaria al transporte público sin considerar al transporte privado o particular, los dos métodos se apoyaron del método analítico-sintético, ya que, se pudo verificar las condiciones y parámetros que se deben considerar el juez al momento de realizar la reparación a la víctima de manera integral, y el método sintético permitió determinar que en los delitos de tránsito no existe responsabilidad solidaria lo que vulnera el derecho a la reparación integral de la víctima, al está tornarse ineficaz e impaga, afectando al cumplimiento normativo nacional e internacional a causa de una reforma inadecuada.

Las técnicas de la investigación en el presente tema sirvieron para la obtención de información, datos y conocimientos prácticos, para lo cual se aplicó la técnica de revisión documental a fin de recoger datos, informes, el estudio de normativa, teorías y jurisprudencia a nivel nacional e internacional, con lo que se estableció y verificó la legalidad de la aplicación de la responsabilidad solidaria en los accidentes de tránsito con resultado de muerte al dueño de un vehículo particular al cuantificar la indemnización y establecer las opciones de cobro para la efectiva reparación integral a la víctima, permitiendo apreciar los fenómenos sociales y jurídicos que están afectando a este derecho de la víctima, son las reformas realizadas por el legislador, finalmente se desarrolló la investigación en razón de una integración a regular el vacío o laguna legal a los preceptos constitucionales y penales con lo que se permita una protección integral a éste derecho de la víctima para que no sea vulnerado.

Así también, con gran relevancia se utilizó la técnica de la entrevista a fin de obtener las opiniones de aquellos conocedores de las normas de tránsito y penal como:

Los jueces de Garantías Penales de la ciudad de Ibarra encargados de conocer y resolver las controversias relacionadas con materia de tránsito, al Dr. Fernando Cantos Aguirre, Dr. Freddy Sevillano Báez, Dr. Farid Manosalvas, quienes mencionaron la realidad actual de la reparación integral a la víctima y la responsabilidad solidaria en delitos de tránsito con resultado de muerte e indicaron los factores de suprimir la misma en el ámbito privado y la necesidad de su promulgación.

Al igual se aplicó la entrevista a los agentes de tránsito Johnny Carlos Andrade, Tania Alejandra Revelo Herrera y Javier Andrade, con lo que se logró establecer como opera el sistema de multas y la reparación a la víctima en delitos de tránsito con daños materiales respecto a la responsabilidad solidaria, con lo que se releva una desigualdad en la reparación integral a la víctima por parte del conductor de un vehículo particular, cuando no es el dueño del automotor.

Los instrumentos utilizados para el desarrollo de las técnicas fueron: fichas que permitieron recoger datos referentes a la jurisprudencia, normativa, informes de estadísticas provinciales, nacionales e internacionales, así como el desarrollo del cuestionario de preguntas estructuradas para los profesionales en materia de tránsito.

El proceso metodológico que se ha usado en la investigación ayudo a establecer una secuencia adecuada para el diagnóstico y planificación del enfoque, nivel, métodos, técnicas e instrumentos con la finalidad de obtener resultados adecuados que sirvan para establecer la realidad actual de la responsabilidad solidaria y reparación integral a la víctima en los delitos de tránsito con resultado de muerte del conductor de un vehículo privado.

6. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

8.1. RESULTADOS

8.1.1. Resultados de la técnica de revisión documental

El presente acápite requiere cumplir con el objetivo específico estudiar la doctrina, normativa y jurisprudencia nacional e internacional de acuerdo con la responsabilidad solidaria en delitos de tránsito con resultado de muerte y la reparación integral a la víctima. Para lo cual, se anotan diferentes conceptualizaciones respecto a la responsabilidad solidaria, como “la obligación de reparar o satisfacer por sí o por otro a consecuencia del delito, de una culpa o de otra causa legal” (Balseca, 2006, p.92). Por lo que se considera es una forma de garantizar el cumplimiento de una obligación, sea por el conductor o el dueño del vehículo dentro de un accidente de tránsito en el que existe negligencia, impericia, imprudencia e inobservancia, para satisfacer los intereses de las víctimas y restituir el derecho en la mayor parte de lo posible al momento anterior del daño causado.

El ser humano, como ser de relación, en el desarrollo de su conducta intersubjetiva está permanentemente en la posibilidad de incurrir en responsabilidad, la que, por eso, es inherente a la vida social. Esta responsabilidad se traduce en la obligación de indemnizar el daño que su conducta pueda irrogar. De este modo, el daño, en su significado más alto, es el factor determinante y fundamenta la responsabilidad civil. (Ramírez, 2001)

Por otro lado, respecto de la responsabilidad penal y civil se requiere hacer una diferencia, pues, data la historia que antiguamente no existía una diferenciación sobre las mismas, sin embargo, una de las formas más antiguas es la “La Ley del Talión, ojo por ojo, diente por diente” considerada una violencia privada en la cual se ejercía la justicia por propia mano, sin embargo, esta da lugar a la violencia pública, establecida por el Estado de forma coercitiva, con lo que aparecen diferentes formas de institucionalización, pues dentro del derecho romano se establecía que cuando la persona hacía la promesa o compromiso y este era incumplido esta debía responder “spondere” termino estrechamente ligado “responsus, responsum” lo que permita dar lugar a una relación jurídica preexistente que direcciona a crear una responsabilidad, la civil que era el resarcimiento del daño y la penal la delicta era

las circunstancias de la infracción para reparar el daño a la persona o patrimonio siempre que no atentara contra el orden público (Ramírez, 2001).

Pues, de esta manera se clasificó que la responsabilidad civil es una obligación, que nace de lo contractual y la penal en la que están los delitos se denomina extracontractual “Con esta dualidad y con la culpa como principio rector de la responsabilidad civil, el Code Civil llegó a diferenciar la culpa en culpa dolosa, culpa lata, culpa leve y culpa levísima, haciendo depender la reparación del daño de la categoría de la culpa” (Ramírez, 2001). Por su parte, de acuerdo a dicha apreciación, en el Ecuador se establece en 1978 la primera Ley de Procedimientos Sobre Accidentes de Tránsito, en la que se empieza a establecer una responsabilidad civil y penal (Cadena, 1998, pág. 14).

De lege data resulta claro que la responsabilidad penal y la responsabilidad civil son independientes, ya que en momento alguno el legislador ha afirmado en estas disposiciones que la determinación de la conducta punible genera el nacimiento o la existencia de la responsabilidad civil, pues lo que allí se indica es que la conducta punible “podrá” generar la acción civil (Gaviria, 2005, p.10)

En relación con lo manifestado, queda claro que la responsabilidad penal es aquella que se configura por la adecuación del infractor aún hecho típico, antijurídico y culpable, después de haberse investigado el hecho delictivo, someterse al proceso penal y obtener una sentencia condenatoria, mediante la que se da lugar a la obligación civil de reparar los daños causados y según los hechos y pruebas aportadas por las partes, el juzgador establecerá los montos para la misma.

Una muerte culposa se describe como la muerte de una persona a causa de la negligencia o conducta culposa de una persona o entidad. Los casos de muerte culposa los presentan el cónyuge, los hijos, los hermanos u otros familiares que sobrevivan a la víctima y que tengan derecho a recibir una indemnización monetaria. (Naranjo, 2018)

Es así que el artículo 337 del Código Orgánico Integral Penal menciona la muerte culposa se configura a causa de un accidente de tránsito en la que una o varias personas quedan privadas del bien jurídico a la vida a causa de que el conductor de un vehículo ha infringido el deber objetivo de cuidado al actuar con impericia, inobservancia, negligencia e imprudencia, por lo cual se le impondrá una pena privativa de libertad de uno a tres años y se suspenderá la licencia por alrededor de 6 meses una vez cumpla la pena impuesta, en este caso el inciso tercero menciona la responsabilidad solidaria, pero solo para los vehículos de transporte público y empresas privadas y públicas, indicando que tendrán responsabilidad los conductores, el dueño del vehículo y la operadora de transporte o empresa, dejando de lado a los vehículos privados en el que el conductor y el dueño son dos personas diferentes (Código Orgánico Integral Penal, 2022).

Por su parte, así también dentro del artículo 380 daños materiales y lesiones de tránsito indica que existe responsabilidad solidaria para el propietario del vehículo por los daños civiles ocasionados, sin embargo, ello no supe la norma literal del artículo 377, el cual refiere a la muerte culposa, en concordancia a lo dispuesto en el artículo 13.- Interpretación numeral “2. Los tipos penales y las penas se interpretarán en forma estricta, esto es, respetando el sentido literal de la norma”, es de esta manera que se requiere adecuar la norma para que no se ocasionen anomias o antinomias jurídicas dentro de un Estado Constitucional de Derechos y Justicia Social y se pueda respetar los derechos de las víctimas por parte de los juzgadores en todos los casos.

Es así que, dentro de la resolución no vinculante Nro. 919-P-CNJ-2019 de la Corte Nacional de Justicia, establece como pregunta:

¿cuándo el vehículo que causa el accidente es de servicio particular y no pertenece al conductor que causó el accidente, es legal ordenar señalar que es responsable solidario? (.....) a lo que se responde la reparación integral, devenida de un precepto constitucional, el cual es de aplicación directa e inmediata, no pudiendo la carencia de la norma limitarlo o poner en riesgo su reconocimiento. (p,1)

Es decir que el juez en este caso no puede aplicar de manera literal lo dispuesto en el artículo 377, pues, ello vulneraría los derechos de la víctima a la reparación integral dispuesta en la Constitución y el Código Orgánico Integral Penal, por lo que recomienda a los juzgadores bajo su criterio establecer la responsabilidad solidaria dentro de las sentencias de muerte culposa por un conductor de vehículo privado, lo que ocasiona exista antinomia jurídica entre el artículo 377, artículo 13 numeral 2 del COIP y 77 de la Constitución de la República del Ecuador al crear dudas en el juzgador sobre la aplicabilidad de la responsabilidad solidaria quien debe en este caso aplicar el postulado constitucional de acuerdo a la pirámide Keynesiana al ser un derecho, la reparación integral, sin embargo, podría no hacerlo al no existir norma litera respecto a la responsabilidad civil.

En razón del análisis efectuado se puede establecer la viabilidad de crear normas armónicas que no generen dicha confusión, para lo cual es importante que el Legislador, mediante reforma jurídica decida introducir la responsabilidad solidaria al propietario de un vehículo particular en el que el conductor es otra persona para que así la norma penal no requiera de otros métodos para garantizar la responsabilidad solidaria o en su caso esta no sea aplicada.

Para introducirnos en la reparación integral a la Víctima es importante mencionar que esta es otorgada con la finalidad de volver el derecho al momento anterior en el que se transgredió en la mayor medida de lo posible, para lo cual la víctima recibirá una indemnización de carácter material e inmaterial.

La reparación integral (*restitutio in integrum*) es un conjunto de medidas jurídico-económicas a favor de la víctima para paliar los efectos del daño que ha sufrido. Con las medidas que se adopten se pretende hacer desaparecer o, al menos, minimizar los daños, el dolor y las violaciones de los derechos. (Cueva, 2015)

Por lo cual en la Constitución de la república del Ecuador (2022) en el artículo 78 menciona que se otorgará la reparación integral a la víctima en infracciones penales con la finalidad de otorgar una protección adecuada, en la que no sufran una revictimización, sino que, por el contrario, se satisfaga sus intereses personales y materiales, para lo cual el juzgador deberá realizar una adecuada valoración de sana crítica a las pruebas y hechos ofrecidas por las

partes para calcular el monto o medidas simbólicas que permitan restituir el bien jurídico lesionado al momento anterior al que se produjo, es importante mencionar que la víctima no debe sufrir intimidación o amenaza por esta situación, además de la garantía de no repetición, rehabilitación.

Por su parte, el Código Orgánico Integral Penal (2021) en el artículo 77 y 78 mencionan que esta reparación integral será una solución objetiva y simbólica mediante la cual se permita restituir el derecho lesionado de la víctima sea esta directa o indirecta “determina el término víctima: también comprenderá a la familia inmediata o la persona a cargo de la víctima directa” (Resolución Nro. 60/147 aprobada por la Asamblea General de la Organización de Naciones Unidas, el 16 de diciembre del 2005), es decir comparte el criterio constitucional y se establece que en ella se garantizara la restitución, rehabilitación, las simbólicas, las indemnizaciones de daños materiales e inmateriales y las simbólicas “Su naturaleza y monto dependen de las características del delito, bien jurídico afectado y el daño ocasionado. (...)”, (Código Orgánico Integral Penal, 2021).

En este sentido, el juzgador cuando conoce de una muerte de carácter culposo debe realizar una adecuada motivación para así otorgar a la víctima la responsabilidad solidaria dentro de su reparación integral, debiendo observar lo señalado en el artículo 662 numeral del Código Orgánico Integral Penal (2021), el cual menciona que para el cálculo se cuantifica los daños ocasionados producto de la infracción, las pruebas presentadas en relación con los hechos y, por otro lado, las reglas establecidas en el artículo 628 ibidem las que indican que:

1. Si hay más de un responsable penal, la o el juzgador determinara la modalidad de la reparación en función de las circunstancias de la infracción y del grado de participación en la infracción como autora, autor o cómplice;
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;
3. La obligación de reparar monetariamente a la víctima tendrá prelación frente a la multa, comiso y a otras obligaciones de la persona responsable penalmente;
4. Si la publicación de la sentencia condenatoria es el medio idóneo

para reparar a la víctima, correrá a costa de la persona condenada. (Código Orgánico Integral Penal, 2021).

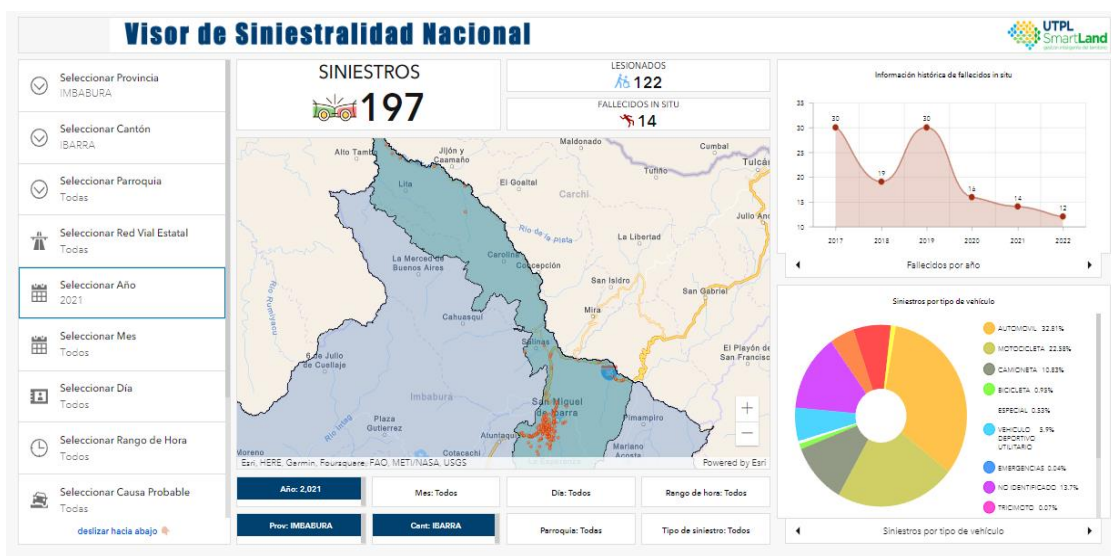
Es importante mencionar que de acuerdo con Aguirre (2018) se establece que la Corte Interamericana de Derechos Humanos ha mencionado ciertos criterios para el cálculo de la reparación integral a la víctima desde un paradigma del lucro cesante, mediante el cual se debe observar por el juzgador los ingresos actuales, en caso de no existir se observara la canasta básica o sueldo básico en dicho momento y la jubilación que la víctima hubiese podido recibido en caso de haber llegado a la esperanza de vida en determinado país y su muerte fuese natural, además si la persona tenía hijos, pero cuando la víctima son menores de edad, dicho cálculo se establecerá desde los 18 años en adelante.

Sin embargo, de acuerdo con Aguirre y Alarcón (2021) se establecen ciertos estándares sobre la reparación integral a la víctima por la Corte Constitucional, al momento de efectuar el cálculo de carácter monetario además se debe considerar la capacidad de pago del infractor con la finalidad de no establecer valores económicos que no se puedan pagar por ser sumas elevadas y dejar en endeudamiento o pobreza extrema al infractor, pues señala que es importante que el juzgador considere dentro de cualquier transgresión a los bienes jurídicos, medidas de rehabilitación y simbólicas para que, las personas puedan superar la pérdida de un ser querido.

En este sentido se establece que dentro de los delitos de muerte culposa se deben considerar los aspectos señalados por la normativa nacional, la Corte Interamericana de Derechos Humanos y la Corte Constitucional, con la finalidad de garantizar el derecho a la víctima, Por lo que en caso de transgredir el artículo 377 es imprescindible se aplique la responsabilidad solidaria para todos los casos y no de manera exclusiva para el transporte público y empresas publica y privadas, toda vez, que el daño ocasionado es la vida de una persona, el cual no es posible de restituirlo totalmente, por lo que, es importante se garanticen todas las formas de reparación a la víctima y la exigibilidad tanto al dueño del vehículo como al propietario del vehículo particular desde el paradigma de la responsabilidad solidaria, penal y de la víctima.

En el Ecuador, de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (2023) se establece que a nivel nacional en el 2021 se registraron, 21352 accidentes de tránsito, de las que, 2131 son por muerte, mientras que en 2022 se registran, 21739, reflejando 2202 con resultado de muerte, teniendo una inflación en este último año del 1,8 %, lo que indica es una problemática actual por irresponsabilidad o falta de cumplimiento al deber objetivo de cuidado por el conductor, dueño del vehículo y peatón.

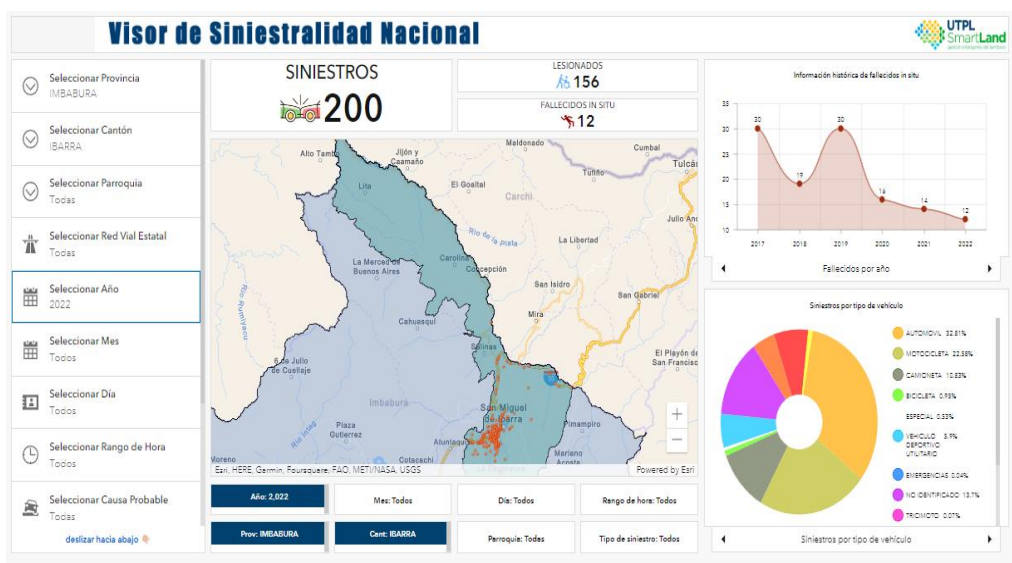
Gráfico 1: Muertes por accidente de tránsito en la ciudad de Ibarra 2021



Fuente: Visor de siniestralidad Nacional 2021

Autor: Agencia Nacional de Tránsito (2023) <https://www.ant.gov.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas>

Gráfico 1: Muertes por accidente de tránsito en la ciudad de Ibarra 2022



Fuente: Visor de siniestralidad Nacional

Autor: Agencia Nacional de Tránsito (2023) <https://www.ant.gob.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas/>

8.1.2. Resultados de la técnica de la Entrevista

Entrevista dirigida a los Jueces de Garantías Penales de la Ciudad de Ibarra (Anexo 1)

Pregunta 1	¿Qué es la responsabilidad solidaria?
Entrevistado 1	Dr. Fernando Cantos Aguirre
	La responsabilidad solidaria implica que una persona es responsable de un daño, daño el cual se busca ser restaurado o restablecido, es una responsabilidad en el ámbito de reparación civil.
Entrevistado 2	Dr. Freddy Sevillano Báez
	Podríamos partir señalando que la responsabilidad solidaria actúa en derecho para garantizar una reparación a la víctima en este caso en la materia de tránsito, se busca solventar de una u otra manera los daños causados a la víctima.
Entrevistado 3	Dr. Farid Manosalvas
	Cuando nosotros hablamos de la responsabilidad solidaria esto implica que cuando existe una persona que ha sido responsable directo o causante de un accidente de

tránsito generalmente es el conductor y este va a responder por la responsabilidad penal que este hecho genera pero además también todo hecho que cause lesión vamos a encontrar víctimas y estas podrían ser directas e indirectas y lógicamente hoy bajo este Estado Constitucional va implicar lo que antes podíamos haber conocido como daños y perjuicios o podríamos conocerlo como reparación integral y hay las formas o modalidades de reparación integral y justamente esta responsabilidad solidaria implicaría que el conductor del vehículo va a responder por el hecho ocasionado y su propietario responderá por las consecuencias y daños civiles de esa conducta causada por el conductor del vehículo que está manejando, ese vehículo que no es de su propiedad, entonces esa es la denominada responsabilidad solidaria que tanto conductor como propietario del vehículo puedan satisfacer la reparación integral a la víctima de los daños civiles que han ocasionado, a su vez quiere decir que la víctima puede reclamar el daño sea al uno o al otro.

Análisis: Los juzgadores que han sido entrevistados coinciden respecto al objeto de estudio permiten establecer que la responsabilidad solidaria es una indemnización civil por los daños materiales causados sea por el conductor del vehículo o por el dueño del vehículo con la finalidad de que esta sea garantizada a la víctima de forma directa o indirecta por el daño causado, es decir refieren a que es una reparación integral en materia de tránsito,

Pregunta 2	¿Cuál es la diferencia doctrinaria entre la responsabilidad civil y la responsabilidad penal?
Entrevistado 1	Dr. Fernando Cantos Aguirre
En términos generales la responsabilidad civil entraña específicamente la restitución o restablecimiento del daño, mientras que la responsabilidad penal en términos reducidos es aquella que se le atribuye a una persona como responsable del delito, en este caso puede ser autor o cómplice.	
Entrevistado 2	Dr. Freddy Sevillano Báez
En términos comunes la responsabilidad civil es la responsabilidad material, es decir la que se encarga de económicamente restituir el acto dañoso, y la responsabilidad penal es la privación de la libertad en muchos casos, como comúnmente se le conoce a la acción de pagar con la sociedad los delitos cometidos.	

Entrevistado 3	Dr. Farid Manosalvas
<p>Haber en un proceso penal se puede decir que tiene dos posibilidades, la cual en el proceso penal busca la percusión al causante de esa infracción para el establecimiento de su responsabilidad y el cumplimiento de una pena, en tanto que la responsabilidad civil es la consecuencia que estos hechos generaron y que consecuentemente también van a establecerse responsabilidades de ese carácter civil y consecuentemente habrá también no solo una responsabilidad civil por parte del causante del hecho sino además del propietario del vehículo que tratándose de accidentes de tránsito.</p>	
<p>Análisis: Los entrevistados tienen una concepción parecida al hablar de responsabilidad civil y responsabilidad penal son dos posibilidades pues de acuerdo a lo manifestado, la responsabilidad civil es la restitución económica de los daños causados para restituir el daño en relación a los hechos en la que tanto por el conductor como por el propietario deben indemnizar los mismos a la víctima, mientras que la responsabilidad penal se denomina es el juicio de reproche por el cual se le atribuye la responsabilidad de la infracción al conductor, lo que en muchos de los casos ocasiona la privación de la libertad.</p>	

Pregunta 3	¿Actualmente existe normativa o proyectos de ley que establezcan la responsabilidad solidaria de los particulares?
Entrevistado 1	Dr. Fernando Cantos Aguirre
<p>Bueno en materia de delitos culposos, o en la realización de contratos que hayan desembocado en hechos lesivos en material penal, podríamos encontrar referencias.</p>	
Entrevistado 2	Dr. Freddy Sevillano Báez
<p>La responsabilidad solidaria para los particulares está normada el COIP, pero artículo 380 daños materiales donde podemos verificar la responsabilidad solidaria por lo que en caso de muerte culposa por el propietario de un vehículo particular se hará responsable del acto dañoso como un concurso ideal de infracciones se toma la pena más grave pero se analiza los dos aspectos para establecer una protección a los derechos de la víctima, pero decir que dentro actualmente existan proyectos para que esta sea regulada en el caso de muerte culposa pues no.</p>	
Entrevistado 3	Dr. Farid Manosalvas

Haber creo que hay que diferenciar una cosa el artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal refiere a la muerte culposa y señala la responsabilidad solidaria respecto de los daños que pudieran causarse como consecuencia de un accidente de tránsito por los daños civiles a la operadora de transporte, al propietario del vehículo y también con lógica al conductor del vehículo, eso nos dice de manera clara y textual el artículo 377 del COIP, y como se ha dicho esto involucra cuando se trata de un evento causado por una unidad de transporte público pero también si nosotros estamos en un Estado Constitucional de Derechos y justicia y no podemos dejar desprovistos de protección por parte del Estado a estas víctimas directas e indirectas que estamos manifestando que es lógico entender que los operadores de justicia también deberían disponer el pago de la reparación integral a la víctima desde mí particular punto de vista como consecuencia de los daños civiles causados, también al propietario del vehículo en aquellos casos que no pertenezcan a una operadora de transporte público y tal es así que con este criterio podemos encontrar nosotros tratándose en el artículo 380 del COIP por lesiones causadas en accidentes de tránsito y daños materiales que se ordena el pago o se establece la responsabilidad solidaria entre el conductor del vehículo y del propietario del vehículo.

Análisis: Los entrevistados han manifestado que actualmente no existen proyectos de ley, ni la regulación de la responsabilidad solidaria para los particulares en el caso de muerte culposa, sin embargo, si existe la misma respecto a los delitos de daños materiales del artículo 380 del COIP, pero que, se debe tomar en cuenta no se puede dejar sin protección a la víctima por lo que, en materia de tránsito, de acuerdo a la lógica jurídica, el Estado Constitucional de Derechos y justicia, se debe realizar un análisis adecuado, ya que, en el artículo 377 del COIP, dice de manera clara y textual que esta figura solo se involucra cuando se trata de un evento causado por una unidad de transporte público, pero los administradores de justicia desde su punto de vista personal señalan que se deben garantizar los derechos de las víctimas directas e indirectas, por lo que, cuando conocen un caso estipulan la responsabilidad solidaria, desde la base del artículo 380 daños materiales y el Estado Garantista de Derechos en el que vivimos.

Pregunta 4	¿Considera que la responsabilidad solidara de parte de los
-------------------	---

	particulares es trascendental en materia de tránsito?
Entrevistado 1	Dr. Fernando Cantos Aguirre
<p>Si, indudablemente porque en materia de tránsito tenemos al conductor del vehículo que sería el responsable penal, para la indemnización requerimos un responsable solidario, el que debería garantizar que la víctima o en este caso sus familiares sean reparados.</p>	
Entrevistado 2	Dr. Freddy Sevillano Báez
<p>Claramente es un acto clave en materia de tránsito, la misma nos garantiza una solución al conflicto, es por eso que los jueces siempre velamos por los intereses de las partes y por lograr una restitución justa de la afectación, para que ambas partes puedan llegar a un acuerdo en beneficio de ambas partes.</p>	
Entrevistado 3	Dr. Farid Manosalvas
<p>Por supuesto estamos en un Estado constitucional de derechos y justicia social, lo menos que puede hacer el Estado es garantizar los derechos de todas las personas cuando han sido lesionados o afectados y en el caso de los accidentes de tránsito las afectaciones son graves porque puede ir desde una pérdida de vida hasta afectaciones de otra naturaleza física, mental, psicológica que pueden devenir y que lógicamente necesita garantizar la reparación integral a los afectados y consecuentemente esto reviste la trascendencia de garantizar los derechos.</p>	
<p>Análisis: En este sentido, consideran que es trascendental se establezca la responsabilidad solidaria para los particulares, ya que, los juzgadores lo pueden aplicar de forma lógica y a través de normas complementarias, pero puede que no suceda lo mismo en todos los casos, por lo que al tener que velar como jueces de garantías penales es necesario se aplique esta responsabilidad solidaria, toda vez que, la reparación a la víctima es un precepto establecido desde el 2008 en la Constitución de la República del Ecuador y artículo 77 y 78 del COIP, la cual debe ser analizada y valorada por los juzgadores en relación a los hechos y pruebas por las repercusiones ocasionadas para reparar el daño ocasionado anterior al delito a la víctima o sus familiares por tal pérdida humana, para lo cual se consideraran las modalidades de reparación de acuerdo al caso.</p>	

Pregunta 5	¿En qué consiste la reparación integral a la víctima?
Entrevistado 1	Dr. Fernando Cantos Aguirre

<p>La constitución nos señala que lo que la reparación integral busca mediante mecanismos que se le restituya a la persona a una condición anterior al hecho que se considera dañoso, o en todo caso el conocimiento de la verdad de los hechos, se repare los daños sufridos a los familiares en caso de muerte, y garantice cualquier otro tipo de reparación.</p>	
Entrevistado 2	Dr. Freddy Sevillano Báez
<p>Consiste en base a el daño sufrido, analizar el delito y todas las repercusiones causadas en la víctima o en su familia, esta reparación se basa tanto en los daños materiales como inmateriales, es decir que los agentes de justicia deben realizar un amplio análisis de las pruebas.</p>	
Entrevistado 3	Dr. Farid Manosalvas
<p>Esta concepción se encuentra señalada en el artículo 78 de la Constitución de la República, en el cual se establece que es un derecho de las víctimas a la reparación integral, entre otras y es por ello que inclusive la reparación en las infracciones penales, en las que no se excluyen la de materia de tránsito y estas están desarrolladas en el artículo 77 y 78 del COIP, en el cual no solo se señala cual es la finalidad de la reparación integral sino que también las modalidades de cómo se debe proceder a esa reparación integral material, simbólica e inmaterial.</p>	
<p>Análisis: Los entrevistados, indican que en materia penal y en este caso de tránsito la reparación a la víctima puede ser material, inmaterial, simbólica, integral mismas que están establecidas en el artículo 77 Y 78 del Código Orgánico Integral Penal (2022).</p>	

Pregunta 6	<p>¿De acuerdo con su conocimiento cree que se vulneran los derechos de igualdad y legalidad de la reparación integral en accidentes de tránsito de vehículos privados al no estar tipificada la responsabilidad solidaria?</p>
Entrevistado 1	Dr. Fernando Cantos Aguirre
<p>Hay que hacer una diferenciación en cuanto al art 380 señala responsabilidad solidaria tratándose de daños materiales, perder la vida es un daño material, pero nos encontramos aquí en una situación un poco sesgada al no establecerse esta responsabilidad intrínsecamente en el art 377 del COIP, por lo que considero que aquí debe estar una situación a estudiarse o ampliarse por la función legislativa.</p>	

Entrevistado 2	Dr. Freddy Sevillano Báez
<p>Minuciosamente analizando podríamos determinar que tal vez puede llegar a confusión este tema, puesto que por un lado señalamos la responsabilidad solidaria para públicos en un amplio marco, pero al tratarse de la de privados se determina de manera distinta, lo que puede asemejarse como desigual, pero podríamos justificar esto analizando que la carga de responsabilidad en el ámbito público es más pesada.</p>	
Entrevistado 3	Dr. Farid Manosalvas
<p>A ver si es que nos vamos al texto literal del artículo 377 del COIP desde luego que se rompe el principio de igualdad y legalidad, no solo en lo formal, sino que también en lo material y es por ello que inclusive conozco de la existencia de consultas a la Corte Nacional de Justicia a través de criterios no vinculantes, la cual ha manifestado que no es posible que no se pueda garantizar los derechos también, en los casos cuando los causantes del accidente o conductores estén al mando de un vehículo particular, la naturaleza es que todos los propietarios de vehículos pertenezcan a una operadora pública o regulada por un organismo público o sea un propietario privado esa unidad vehicular que interviene en ese accidente de tránsito pueda satisfacer de manera solidaria la responsabilidad en cuanto se refiere a los daños civiles, eso debería ser lo correcto esperamos que en algún momento se realice la reforma legal, aunque en la práctica generalizada aquí en el tribunal y la Corte Provincial de Imbabura, es justamente proceder ordenar la responsabilidad solidaria en cualquiera de los casos.</p>	
<p>Análisis: De esta manera, los entrevistados establecen que si es que se va al texto literal del artículo 377 del COIP desde luego que se rompe el principio de igualdad y legalidad, no solo en lo formal, sino que también en lo material y es por ello que inclusive existen consultas a la Corte Nacional de Justicia la cual ha respondido a través de criterios no vinculantes, que, señalan que la falta de normativa no puede limitar el reconocimiento de los derechos de las víctimas, debido a que actualmente la responsabilidad solidaria en delitos de tránsito con resultado de muerte por el conductor de un vehículo privado, no se encuentra establecida dentro del artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal (2021), pues en el mencionado artículo solo se identifica la responsabilidad solidaria a los transportes públicos y a la operadora del mismo cuando se infringe este delito, lo que es desigual, para las víctimas de vehículos de particulares, por lo que se debe realizar una interpretación diferente, en este sentido se requiere hacer</p>	

un estudio, por la Asamblea Nacional, ya que, ello genera confusión, pero el juez Fredy Sevillano, justifica esta estipulación al mencionar que la carga de responsabilidad en el ámbito público es más pesada y que puede ser la consecuencia de que no esté estipulado.

Pregunta 7	¿Cómo se realiza el cálculo de la reparación a la víctima en accidentes de tránsito con resultado de muerte?
Entrevistado 1	Dr. Fernando Cantos Aguirre
<p>Este tema motiva reflexiones basadas en como la Corte interamericana de derechos humanos realiza las reparaciones, pero considero que los parámetros de la corte son realizados para Estados no para particulares, porque si lo haríamos como indica la corte interamericana, llegaríamos a cuantías que no son susceptibles de ser cobradas. Entonces aquí encontramos un segundo adagio que dice que se debe obtener una reparación hacia a la víctima, pero sin dejar en estado de miseria a quien va a reparar, por ende, debemos analizar bien los rubros, para una reparación correcta, y analizar también la condición económica del obligado a reparar.</p>	
Entrevistado 2	Dr. Freddy Sevillano Báez
<p>Se debe considerar los criterios de la Corte Interamericana de Derechos Humanos, pero además el Lucro Cesante, Daño Emergente en el caso de existir, el tiempo de esperanza de vida y la capacidad de pago de la persona infractora, aspectos familiares, el costo de la canasta básica, el sueldo mínimo con la finalidad de fijar una indemnización adecuada, pero también es necesario establecer la reparación inmaterial o simbólica.</p>	
Entrevistado 3	Dr. Farid Manosalvas
<p>Haber creo que en esto de la reparación por pérdida de una vida en cualquiera de los casos han existido formas de poder liquidar la reparación integral lógicamente, eso es esporádico inclusive hay criterios vertidos inclusive por la misma Corte interamericana de derechos humanos como se me ocurre manifestar el tiempo de vida que va a tener esa persona, los ingresos que percibía la víctima, el salario básico, los ingresos del infractor, entre otros, pero determinar de esa forma una reparación integral, porque la pérdida de vida de una u otra forma es la misma y va a tener las mismas repercusiones en cuanto a las víctimas directas e indirectas que se refiere pero esa forma de liquidar o de establecer un monto de reparación económica a título reparación integral ha</p>	

permitido que los montos indemnizatorios a título de reparación sean muy elevados y, consecuentemente si es que esos montos son muy elevados pensemos que serían ficticios y en último de los casos son muy difíciles de pagar, entonces lo que se puede tender y así hemos visto se puede pensar en una reparación con un buen criterio o en equidad dependiendo la cantidad o desde mi punto de vista la capacidad de las personas se podría establecer un monto y desde luego este sería factible ser cubierto por los responsables del accidente de tránsito ya sea el conductor o el responsable solidario del cual estamos hablando es el propietario de un vehículo, pero tampoco y seamos claros no existe un modelo, un catálogo o una tabla que permita a los jueces establecer por no decir matemáticamente el monto a reparar en el caso de muerte de un accidente de tránsito

Análisis: Los entrevistados al hablar del cálculo de la reparación a la víctima resulta difuso debido a que al final se habla de una vida humana, por lo que hablar de un valor determinado no es posible, pues se debe tomar en consideración el tiempo estimado de vida de la persona los ingresos que percibía la víctima, el salario básico, los ingresos del infractor es decir capacidad de pago para no dejarlo en miseria, aspectos familiares, el costo de la canasta básica, el sueldo mínimo entre otros, pero algunos de ellos son establecidos por la Corte Interamericana de Derechos Humanos los cuales son para los Estados, no para los particulares, pues hacerlo de esa manera obedecería a valores impagables o ficticios que son muy altos y que no son susceptibles de ser cobrados, por lo que la suma debe versar sobre todo en la capacidad de pago, pero no existe un modelo, un catálogo o una tabla que permita a los jueces establecer, por no decir matemáticamente el monto a reparar en el caso de muerte de un accidente de tránsito, pero en los casos de la reparación inmaterial esta debe ser determinado de acuerdo a cada caso y a las pruebas presentadas por las partes con la finalidad de otorgar terapias, ayuda social, disculpas públicas entre otras.

Pregunta 8	¿Cuáles son los parámetros establecidos para determinar la reparación integral a la víctima que se deben observar?
Entrevistado 1	Dr. Fernando Cantos Aguirre
Para la reparación nos podríamos basar básicamente en dos grandes vertientes que son los materiales y las inmateriales, y fundamentalmente en este caso hablando de los	

materiales, nos basamos en la prueba misma que aporta a determinar una cuantía, por lo mismo se debe señalar que la prueba en estos casos debe ser de cargo.	
Entrevistado 2	Dr. Freddy Sevillano Báez
Es complicado porque existen diversos criterios para determinar, pero a ciencia cierta siempre se debe basarse en los hechos, y en la capacidad de la persona que va a responder por el delito, siempre usando cantidades reales y no extraordinarias, es decir imposibles de pagar.	
Entrevistado 3	Dr. Farid Manosalvas
Existen diferentes parámetros que se deben considerar por la Corte Constitucional y la Corte Interamericana de Derechos Humanos, sin embargo, se debe determinar una indemnización idónea y que sea factible y pagable conforme lo mencione anteriormente, entre las cuales están destitución reparación material, inmaterial, simbólica.	
Análisis: Se establece que los entrevistados respondieron la presente pregunta de manera general, ya que, mencionan que para la reparación integral a la víctima observan diferentes criterios nacionales e internacionales, pero que estos son fijados en razón de la capacidad de pago del infractor y en base a cantidades reales.	

Pregunta 9	¿Usted considera que existe afectación a la reparación integral a la víctima por falta de mecanismos que garanticen su cobro?
Entrevistado 1	Dr. Fernando Cantos Aguirre
Bueno, el principal mecanismo es la orden del juez, considero que en la mayoría de casos el juez determina los medios correctos para que se repare a la víctima.	
Entrevistado 2	Dr. Freddy Sevillano Báez
Puede existir situaciones, pero en general no, porque el juzgador al establecer las medidas de reparación, debe encargarse de accionar de forma tal que se pueda garantizar el cobro.	
Entrevistado 3	Dr. Farid Manosalvas
Si hablamos de la reparación integral existen los mecanismos de cobro, los jueces lo que hacen es determinar el monto si es impreciso indicarlo de la reparación material e inmaterial que puede generar un determinado hecho y la misma Corte Constitucional ha manifestado como ha de proceder en estos casos y desde luego las vías para la	

ejecución o la realización de los cobros económicos señalados se han de perseguir para que justamente puedan a través de los mecanismos legales señalados procurar una pronta recuperación de esos valores para beneficio de las víctimas en este caso de los accidentes de tránsito desde luego lo que hay que hacer es seguir los trámites pertinentes necesarios para que se cristalice el monto señalado por los juzgadores.

Análisis: Se establece que de acuerdo a las acotaciones realizada por los entrevistados son los mismos jueces quienes deben establecer la manera de hacer exigible el cobro y asegurarse de que se cumpla con la reparación por parte del infractor, de allí que estos sean ineficaces en su mayoría no.

Pregunta 10	¿Usted considera que la resolución Nro. 919-P-CNJ-2019 de la Corte Nacional de Justicia que establece que el daño causado en un accidente de tránsito con resultado de muerte es responsabilidad del conductor, pero también del dueño del vehículo, ¿debe ser introducida en el COIP?
Entrevistado 1	Dr. Fernando Cantos Aguirre
Hay una responsabilidad solidaria de acuerdo a las muertes culposas, porque el hecho de que el Art 377 no mencione que tanto el conductor como el propietario del vehículo deben pagar o responder solidariamente, no exime de culpabilidad, el propietario tendrá responsabilidad civil y el conductor penal. Sin embargo, podemos encontrar un punto ciego si nos referimos a igualdad de la norma, por lo que la resolución es un referente que debe ser adecuado en la normativa del COIP.	
Entrevistado 2	Dr. Freddy Sevillano Báez
Indiscutiblemente la culpabilidad es para ambos en caso de ser distintas personas, pero actualmente pese a no existir norma expresa se considera los Criterios de la Corte Nacional, pero en atención a la interpretación del sentido literal de la norma es importante se subsanen estos vacíos normativos con la finalidad de no crear anomias.	
Entrevistado 3	Dr. Farid Manosalvas
Ya lo hemos precisado, particularmente considero que los dos son responsables solidarios es decir que los dos deben responder por los daños causados, diferenciando el conductor responderá incluso penalmente por su conducta y solidariamente conjuntamente con el propietario del vehículo privado en cuanto se refiere a los daños	

y responsabilidades civiles establecidas con ocasión del accidente de tránsito, yo considero que esos son los aspectos importantes que hay que tomar en cuenta e razón de la pregunta formulada, más allá del cumplimiento de ciertos requisitos o de procedimientos legales para lograr que se cumpla una reparación integral efectiva.

Análisis:

Finalmente, los juzgadores mencionan que la resolución Nro. 919-P-CNJ-2019 de la Corte Nacional de Justicia que es un criterio no vinculante debe ser considerada por los entes del legislativo para establecer una igualdad material y formal normativa y no existan puntos ciegos y así se establezca la responsabilidad solidaria adecuadamente al propietario del vehículo particular y al conductor de dicho vehículo cuando son dos personas diferentes, estableciendo que este último deberá responder inclusive penalmente por la infracción.

Es importante mencionar que los juzgadores con la finalidad de subsanar la falta de iniciativa legislativa, realizan una valoración al artículo 380 del COIP en el que se establece responsabilidad solidaria por daños materiales en cualquier ámbito, y se amparan a los parámetros de la Constitución de la República del Ecuador y a la resolución de la Corte Nacional de Justicia con criterio No vinculante sobre esta duda planteada por los juzgadores, para de esta manera garantizar la reparación integral de la víctima y la protección del Estado Constitucional de Derechos y Justicia Social, pues, pese a no existir norma literal, esta debe ser aplicada, pero ello se lo hace de acuerdo con el criterio de cada juez y en el caso de los entrevistados lo realizan de forma práctica, pues indican no se puede dejar desprovista a la víctima, pero que, esperan en algún momento se realice la reforma legal para una mejor seguridad jurídica.

ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS AGENTES DE TRANSITO DE IBARRA (Anexo

2)

Pregunta 1	¿Conoce usted cuantos delitos de tránsito con resultado de muerte se han producido en el 2021 – 2022 en la ciudad de Ibarra?
Entrevistado 1	Agente de Tránsito: Tania Revelo Herrera

Alrededor de 14 accidentes con resultado de muerte durante el 2021 y 15 durante en el 2022 se han registrado.	
Entrevistado 2	Agente de Tránsito: Javier Andrade
Haber podemos indicar que las muertes en Imbabura fueron alrededor unas 41 en 2021 y 52 en el 2022, pero a nivel de Ibarra se produjeron unas 25 muertes en los dos años	
Entrevistado 3	Agente de Tránsito: Johnny Carlos Andrade Arévalo
Bueno respondiendo a su pregunta en la ciudad de Ibarra de los que yo tome procedimiento fueron alrededor de unos 18 pero en total unos 30 me parece en los dos años.	
Análisis: Se puede visualizar que los Agentes de tránsito poseen un conocimiento básico y experimental sobre la responsabilidad solidaria de conductores de vehículos particulares, sin embargo, se han obtenido datos importantes para la investigación, pues respecto a la cantidad de accidentes de tránsito con resultado de muerte en la ciudad de Ibarra, menciona existen alrededor de 29 a 30 accidentes de tránsito durante el 2021-2022.	

Pregunta 2	¿Cuál es su posición en proceso de un accidente de tránsito con resultado de muerte?
Entrevistado 1	Agente de Tránsito: Tania Revelo Herrera
En Procedimiento lo primero al llegar en el mejor tiempo de respuesta al lugar es tomar Procedimiento enviar una foto panorámica del accidente a la central de radio verificar el accidente y pedir las unidades de emergencia , Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) , el fiscal de turno coordinando con el ECU 911 el lugar ubicación y las unidades que se requiere según el número de personas afectadas luego zonificar la zona para cuando lleguen tanto los vehículos de emergencia y del SIAT así mismo puedan ingresar inmediatamente a prestar el auxilio necesario al lugar de los hechos así mismo es necesario tomar notas de los documentos de los conductores y de la licencia de conducir así mismo de los ocupantes de los vehículos y de tomar fotografías de conductores, daños materiales, del lugar de impacto y vestigios para la investigación al llegar las unidades también se tomar nomas de todas las unidades paramédicos y Personal del SIAT que llegan al lugar a prestar el auxilio, acordonar la zona del delito para la cadena de custodia todos estos Datos para realizar	

<p>el Parte Informativo de lo sucedido para presenta a fiscalía en menos de 24 horas de flagrancia, así mismo se coordina con el ecu 911 si es necesario que avancen Personal de otras públicas en caso de daños al bien público y Personal de limpieza luego de ya haber recopilado todos los datos.</p>	
Entrevistado 2	Agente de Tránsito: Javier Andrade
<p>Es un procedimiento normal a seguir: solicitar los documentos del vehículo y de la persona en caso de estar en el accidente el infractor, porque hay veces que se huyen, realizar las valoraciones médicas por el galeno de turno comunicarse con la policía judicial para el levantamiento del cadáver, los vehículos deben ser llevados al Centro Retención Vehicular, se entrega el parte a fiscalía para la audiencia de flagrancia dentro de las 24 horas o en su caso para la investigación previa.</p>	
Entrevistado 3	Agente de Tránsito: Johnny Carlos Andrade Arévalo
<p>Vera en este caso de accidente de tránsito en algunos casos llega primero la policía nacional o judicial entonces ellos acordonan la zona del delito hasta que nosotros lleguemos y tomemos el procedimiento y si llegamos primero entonces igual, se realiza acciones coordinadas con el Sistema Nacional de Ciencias Forenses y Medicina Legal, con la finalidad de que se haga el levantamiento del cadáver y se realice la autopsia, en ese momento solo se escucha a los testigos del lugar para establecer después la causa basal, se pide al conductor los documentos o en su caso se revisa los documentos en el vehículo de los intervinientes y las matriculas para poder hacer el seguimiento, cuando el conductor huye se establece el parte con la finalidad de que opere la investigación previa, pero si el conductor se encuentra en el lugar se procede a llevarlo aún centro médico para que sea evaluado sino tiene lesiones o un daño se lo lleva a los centros de privación de la libertad para la audiencia flagrante.</p>	
<p>Análisis: Los entrevistados coinciden en que en calidad de agentes de tránsito al conocer del infortunio accidente es su función trasladarse hasta el lugar de los hechos, ya que, deben asegurar la escena del delito y la presencia del conductor para que este no se de a la fuga, se procede a llamar a la Sistema investigativo de tránsito, Sistema de Medicina legal y al Fiscal, se solicita los documentos del conductor, levantamiento del cadáver, retención de los vehículos para llevarlos a los Centros de retención vehicular, se lee los derechos en caso de estar consiente y se trasladan con el conductor a una casa de salud para que sea atendido, siempre que no se haya fugado o este herido</p>	

gravemente, se entrega el parte policial, para que se continúe con la investigación fiscal o sea llevado a Audiencia flagrante.

Pregunta 3	¿Cuáles son las causas basales de los accidentes de tránsito con resultado de muerte en el Ecuador?
Entrevistado 1	Agente de Tránsito: Tania Revelo Herrera
	<ul style="list-style-type: none"> • Exceso de velocidad • Llantas lisas • Conducir más de las horas permitidas • No realizar un chequeo mecánico antes de emprender un viaje • Conducir en estado de embriaguez o bajo las sustancias estupefacientes. • Conducir con el celular • Exceso de pasajeros • Entre otras causas.
Entrevistado 2	Agente de Tránsito: Javier Andrade
	Imprudencia, impericia, inobservancia, conducir bajo efectos del alcohol, distracciones al volante.
Entrevistado 3	Agente de Tránsito: Johnny Carlos Andrade Arévalo
	Tenemos malas condiciones mecánicas, exceso de velocidad, conducir bajo sustancias de alcohol o estupefacientes, no utilizar el cinturón, pasarse los altos, distracción con el celular, atropellos, caídas de pasajeros, choques, factores climáticos, invadir carril, malas condiciones climáticas entre otras que son ocasionadas por negligencia, impericia e inobservancia de las leyes ecuatorianas.
	Análisis: Los entrevistados establecen que los accidentes de tránsito son una realidad latente y que las principales causas son las malas condiciones mecánicas, exceso de velocidad, conducir bajo sustancias de alcohol o estupefacientes, no utilizar el cinturón, pasarse los altos, distracción con el celular, atropellos, caídas de pasajeros, choques, factores climáticos, invadir carril, malas condiciones climáticas entre otras que son ocasionadas por negligencia, impericia e inobservancia de las leyes ecuatorianas de acuerdo con el Agente Jonhy Andrade.

Pregunta 4	¿La persona que recibe la multa por el delito de tránsito con resultado de muerte, es el conductor del vehículo o el propietario del vehículo privado?
Entrevistado 1	Agente de Tránsito: Tania Revelo Herrera
No hay multa por agente de tránsito ya que es el juez el quien determinara culpables luego de la investigación de la Fiscalía en caso de servicio público hay responsabilidad solidaria ya que se hace responsabilidad la operadora o el dueño del vehículo de daños Civiles y en la audiencia se determinará.	
Entrevistado 2	Agente de Tránsito: Javier Andrade
Al conductor, pero en caso de darse a la fuga del lugar de los hechos se dará paso la responsabilidad al dueño del vehículo hasta que se realicen las pericias correspondientes. Sin embargo, esta multa la fija el juzgador después de las investigaciones y la audiencia de juicio.	
Entrevistado 3	Agente de Tránsito: Johnny Carlos Andrade Arévalo
La verdad se la fija al conductor por el juez, nosotros solo subimos la multa porque si este huye, no existe una individualización exacta del responsable de la infracción, lo que se hace es llevarse el vehículo y al final del juicio se establecerá la multa de tránsito la cual es subida al sistema en razón de la licencia de conducir y los valores a pagar por la retención de los vehículos.	
Análisis: Los entrevistados aluden a que, en el caso de delito con resultado de muerte no pueden emitir multas, pues esta función la tiene el juzgador una vez establezca e individualice al infractor y determine su responsabilidad en el juicio.	

Pregunta 5	¿Conoce usted en que consiste la responsabilidad solidaria?
Entrevistado 1	Agente de Tránsito: Tania Revelo Herrera
Es aquella responsabilidad que tiene el conductor y el dueño del vehículo en un accidente de tránsito.	
Entrevistado 2	Agente de Tránsito: Javier Andrade
Bueno esta responsabilidad es fijada por el juez, sin embargo, considero es aquella obligación civil que tiene el conductor del vehículo o el propietario de responder por los daños ocasionados muerte, lesiones y daños materiales, lo cual según la Corte	

Nacional de Justicia es aplicable en todos los casos, para así garantizar los derechos de la víctima.	
Entrevistado 3	Agente de Tránsito: Johnny Carlos Andrade Arévalo
Según recuerdo cuando recibíamos la instrucción se mencionaba esta figura la cual principalmente hace énfasis a la responsabilidad de reparar los daños por el conductor, el dueño del vehículo, la aseguradora o incluso la operadora de transporte público o entidad privada por los daños ocasionados a la víctima con la finalidad de garantizar la reparación a la víctima.	
Análisis: Respecto a la responsabilidad solidaria poseen un conocimiento básico, pero lo conocen pues, manifiestan que es aquella obligación civil que tiene el conductor, el dueño del vehículo, la aseguradora o incluso la operadora de transporte público o entidad privado de responder por los daños ocasionados, muerte, lesiones y daños materiales.	

Pregunta 6	¿Conoce usted la diferencia entre responsabilidad civil, responsabilidad penal?
Entrevistado 1	Agente de Tránsito: Tania Revelo Herrera
La verdad solo sé que es una forma de indemnización para restituir un derecho en el que se establece la responsabilidad de una obligación a las dos personas en calidad de deudor con la finalidad de dar garantías al acreedor, lo cual funciona en materia penal y de tránsito en razón del conductor y dueño del vehículo, lo cual me imagino es igual en materia civil.	
Entrevistado 2	Agente de Tránsito: Javier Andrade
La responsabilidad penal supongo es la que recibe el infractor por los daños ocasionados y la civil la reparación para restituir los mismos.	
Entrevistado 3	Agente de Tránsito: Jonhy Carlos Andrade Arévalo
En este caso la responsabilidad penal es la que el juez atribuye al infractor y la civil es el pago por los daños materiales e inmateriales causados.	
Análisis: Los entrevistados coinciden en que la responsabilidad penal es la adecuación de su conducta típica, antijurídica y culpables a la infracción de tránsito establecida mediante sentencia por el juzgador, mientras que la responsabilidad civil es el pago o restitución por los daños causados.	

Pregunta 7	¿Usted tiene conocimiento si actualmente existe normativa o proyectos de ley que establezcan la responsabilidad solidaria de los particulares?
Entrevistado 1	Agente de Tránsito: Tania Revelo Herrera
En audiencia el juez determinara este tipo de responsabilidad solidaria para vehículos particulares ya que en la ley específicamente en el COIP no existe.	
Entrevistado 2	Agente de Tránsito: Javier Andrade
No existe ninguna reforma normativa o ampliación de la Ley, sin embargo, en la práctica el juez lo realiza porque estamos en un Estado Constitucional de Derechos y Justicia y la resolución de la CNJ, pero lo que sí es que debería ser normada la responsabilidad solidaria en todos los ámbitos para que la carencia de norma no afecte derechos humanos de la víctima.	
Entrevistado 3	Agente de Tránsito: Johnny Carlos Andrade Arévalo
No, la verdad, no escuchado, ni nos han notificado con ningún lineamiento nuevo, pero en la práctica los jueces pese a la carencia de norma, la imponen de forma igualitaria.	
Análisis: Los entrevistados coinciden en que actualmente no existen leyes o reformas de las que hayan escuchado en razón de la responsabilidad solidaria, pero indican que los juzgadores de la ciudad de Ibarra fijan la responsabilidad solidaria en delitos de tránsito con resultado de muerte indistintamente si el automotor es público o privado, lo que lo realizan a su buen criterio y no en razón del sentido literal de la norma.	

Pregunta 8	¿Usted considera que el daño causado en un accidente de tránsito con resultado de muerte es responsabilidad del conductor, pero también del dueño del vehículo y bajo que aspectos?
Entrevistado 1	Agente de Tránsito: Tania Revelo Herrera
Considero que sí ya que cuando en un accidente con muerte el vehículo es de servicio público y si el vehículo es abandonado hay más grado de responsabilidad civil del dueño del vehículo, pero también hay una investigación para determinar el grado de responsabilidad del conductor, lo cual es considerado en los vehículos particulares desde la costumbre, aunque no exista norma específica.	

Entrevistado 2	Agente de Tránsito: Javier Andrade
Sí, porque se debería suponer que el dueño sabe a quien le presta su vehículo y que este esta en buenas condiciones, pues es una responsabilidad que debe asumir por sus decisiones y porque al final se trata de tutelar los derechos de la víctima.	
Entrevistado 3	Agente de Tránsito: Johnny Carlos Andrade Arévalo
Bueno la verdad considero que, si es con la finalidad de satisfacer los intereses de la víctima y otorgarle una indemnización que pueda ser exigida, sí, pero la verdad la persona responsable penalmente es el conductor porque el no se percato de ciertos aspectos o no manejo adecuadamente el automotor conforme las reglas y normas, pues el dueño le pudo prestar el carro, pero es responsabilidad del conductor asegurarse cumpla con las condiciones mecánicas y no transgredir normas, la verdad es un tema muy interesante porque existen diferentes criterios.	
Análisis: Los entrevistados mencionan que la responsabilidad es solidaria debe ser garantizada por el dueño o el conductor del vehículo, para así asegurar que la víctima pueda realizar el cobro de la indemnización de daños materiales e inmateriales, más cuando el conductor huye de la escena del delito y al investigar al dueño del vehículo se establezca que este no cuidó ciertos aspectos en el automotor o el estado del conductor para manejar al entregar su vehículo. Existe cierta discusión respecto al tema de estudio porque depende de cada hecho, pero lo que debe primar es la restitución del daño causado a la víctima o familiares y su pago, más cuando se trata de la pérdida de una vida.	

Pregunta 9	¿De acuerdo con su conocimiento cree que se vulneran los derechos de igualdad y legalidad de la reparación integral en accidentes de tránsito de vehículos privados al no estar tipificada la responsabilidad solidaria?
Entrevistado 1	Agente de Tránsito: Tania Revelo Herrera
Así es y en este sentido la ley debería ser más específica para que no se vulneren estos derechos en este tipo de delitos con vehículos privados.	
Entrevistado 2	Agente de Tránsito: Javier Andrade
Si considero existe una vulneración, pero le comento antes del 2014 en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial se establecía la responsabilidad	

solidaria en el ámbito privado y público, pero con la entrada en el COIP no se porque los Legisladores no tomaron en cuenta estos aspectos.	
Entrevistado 3	Agente de Tránsito: Johnny Carlos Andrade Arévalo
Por su puesto pues si la ley no establece se supone no puede ser aplicado, pero en la práctica si se garantiza, sin embargo, con la finalidad de dar esa seguridad jurídica considero es muy necesario se regule y no se vulneren los derechos por falta de norma expresa, sobre todo porque pueden existir diferentes criterios jurídicos.	
Análisis: Los entrevistados manifiestan que actualmente la responsabilidad solidaria, en los accidentes de tránsito con resultado de muerte de vehículos particulares, no está normada expresamente en el COIP o existe una ley que supla esta situación por la Asamblea Nacional, lo cual podría afectar derechos humanos de la víctima sino es regulado y los principios de igualdad y legalidad, al no existir norma clara, previa y específica en el artículo 377 del COIP, ya que antes de la vigencia del COIP, esta responsabilidad solidaria era impuesta a través de Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, sin embargo fue subsumida y no tomada en cuenta por el legislador	

Pregunta 10	¿De acuerdo con su experiencia cuáles son las formas más comunes de reparación integral a la víctima dentro del proceso de tránsito con resultado de muerte?
Entrevistado 1	Agente de Tránsito: Tania Revelo Herrera
La reparación económica	
Entrevistado 2	Agente de Tránsito: Javier Andrade
La indemnización material e inmaterial	
Entrevistado 3	Agente de Tránsito: Johnny Carlos Andrade Arévalo
Yo de las que recuerdo se han planteado en Audiencia es más la pecuniaria, y en pocos casos la reparación es simbólica o inmaterial.	
Análisis: Los entrevistados coinciden en que la reparación más común es la económica y en pocos casos las otras formas inmateriales de reparación.	

8.2. DISCUSIÓN

En relación con el presente trabajo al Delito de Tránsito con muerte y responsabilidad solidaria del propietario de un vehículo particular en Ibarra, 2021-2022, se logra determinar que dentro del artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal existe un vacío legal referente a la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo particular, sin embargo, de acuerdo con los criterios recabados por los entrevistados está queda a criterio del juzgador establecerla dentro de la sentencia con la finalidad de garantizar la reparación integral, pues, dentro de la ciudad de Ibarra si se otorga, pese a no existir norma literal para vehículos privados y si para vehículos públicos, lo cual afecta al principio de legalidad, igualdad y seguridad jurídica, al generar confusión sobre la aplicación de la responsabilidad solidaria respecto al objeto de estudio, es por ello que se requiere la asamblea nacional aplique el criterio no vinculante de la Corte Nacional de Justicia Nro. 919-P-CNJ-2019, dentro de la norma adscrita.

Es importante establecer que la responsabilidad solidaria es denominada como una obligación de carácter material que posee tanto el conductor como el dueño del vehículo para restituir el daño que ha sufrido la víctima dentro de un accidente de tránsito con resultado de muerte, sin embargo, se determina que la responsabilidad penal solo la posee el conductor al adecuar su conducta a un hecho típico, antijurídico y culpable, estableciendo dicha diferencia desde lo aludido por Ramírez (2001), establece que la responsabilidad civil es una consecuencia de los hechos la cual es atribuible para que una persona satisfaga una determinada consecuencia jurídica a consecuencia de un daño patrimonial, la cual puede nacer de la responsabilidad penal que es netamente individualizada a la persona que cometió el ilícito penal.

Pues se establece que, la reparación integral es un derecho dentro del Estado Constitucional de Derechos y Justicia social, indicado en el artículo 78 de la Constitución de la República del Ecuador (2022) y artículo 77 y 78 del Código Orgánico Integral Penal el cual debe ser otorgada a la persona que ha sufrido un daño de manera directa o indirecta, con la finalidad de retrotraer el daño al momento anterior de ser ocasionado, para así dar garantías a la víctima de restituirlo integralmente a través de una reparación material, inmaterial,

simbólica, la cual debe ser adecuada y determinada por el juzgador dentro de un juicio penal. Pues, así lo menciona Benavidez (2019), “Se trata de reparar los daños a la víctima, sean estos materiales e inmateriales, patrimoniales y hasta familiares, procura diferentes formas de reparación; En Ecuador la reparación integral es un derecho de rango constitucional y legal” (p.1)

Por lo que, si bien es cierto de la Corte Nacional de Justicia, con la finalidad de despejar las dudas de los administradores de justicia penal, ha indicado en su criterio no vinculante Nro. 919-P-CNJ-2019, el cual menciona que no se puede sacrificar los derechos de la víctima, ni atentar contra el principio de igualdad respecto a los automotores públicos y privados por la aplicación literal del artículo 377 del COIP, al no existir tipificación expresa, que determine en los casos de vehículos particulares la responsabilidad solidaria cuando sean dos personas diferentes el conductor y el dueño del vehículo la responsabilidad de resarcir los daños, será conjunta, sin embargo, al no ser un criterio de jurisprudencia obligatoria, queda a criterio del juzgador reconocer esta figura jurídica dentro de la sentencia condenatoria, desde un análisis de las normas constitucionales y el artículo 380 del COIP el cual establece que en caso de daños materiales y lesiones existirá dicha responsabilidad para el conductor y el propietario del vehículo, pero no es suficiente, pues, esta debe ser solucionada por el legislador para así evitar se sacrifique los derechos de la víctima.

Por lo que en razón de lo expuesto, se determina claramente que este vacío legal el cual afecta, al principio de igualdad establecido en el artículo 11 de la Constitución de la República del Ecuador, el cual establece que todas las personas serán tratadas de igual forma sin ninguna distinción tanto en el ámbito formal y material, lo cual no establece la normativa del Código Orgánico Integral Penal cuando indica que la responsabilidad solidaria se dará solo en casos del sector público o para entidades privadas, así también el principio de legalidad en el artículo 76 numeral 3, el cual claramente establece que dentro de la ley debe operar el postulado “nullum crimen sine lege nulla poena sine lege”, es decir que de acuerdo al sentido literal de la norma no podría ser aplicada la reparación integral de manera solidaria, por lo que existe un vacío legal que requiere ser subsanado para no crear confusión o diferentes criterios sobre la aplicación de la misma o incluso su inaplicación, y seguridad jurídica determinada en el artículo 82 el que señala la aplicación de normas claras, previas y

públicas, pues “la palabra seguridad proviene de securitas, la cual deriva del adjetivo securus (de secura) que, significa estar seguros de algo y libre de cuidados” (López, 2011, p.123), es decir es un principio del derecho que representa la certeza del conocimiento de todo lo previsto como mandado y permitido por el poder punitivo del Estado.

Se debe mencionar que de acuerdo a los postulados normativos, la responsabilidad solidaria no puede ser aplicada en los accidentes de tránsito con resultado de muerte en la que intervienen personas particulares, al no existir norma legal clara, previa y pública, sin embargo, a través de la costumbre se podría decir, si lo realizan dentro de la ciudad de Ibarra con la finalidad de no atentar contra los derechos de la víctima y su reparación integral y el principio de igualdad, al ser un mecanismo integral de satisfacer los intereses de los involucrados.

7. CONCLUSIONES

- Se determina que en el Ecuador dentro de la normativa legal no se ha considerado la responsabilidad solidaria para los particulares en un accidente de tránsito con resultado de muerte dentro del artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal en el 2014, cuando se derogó la misma dentro de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, pues la norma actual establece un trato diferenciado en relación con la víctima de un transporte público y entidad privada, en relación con los conductores de vehículo particular, lo cual ocasiona que exista un criterio difuso sobre la aplicación de la responsabilidad solidaria por parte de los jueces quienes deben aplicar en razón de su criterio con la finalidad de no vulnerar los derechos de las víctimas dentro de la ciudad de Ibarra.
- La responsabilidad solidaria permite compensar a la víctima por los daños causados por el conductor y el dueño del vehículo, por lo que se la conoce como una responsabilidad civil mediante la cual se indemniza a la víctima por la lesión al bien jurídico protegido que en este caso nace de la responsabilidad penal en la cual se declara a una persona responsable de haber adecuado su conducta en un hecho típico, antijurídico y culpable. Permitiendo, operé la reparación integral a la víctima establecida en el artículo 78 de la Constitución de la República del Ecuador y 77 y 78 del Código Orgánico Integral Penal, la cual es determinada por el juez en razón de la capacidad económica del infractor, el tiempo estimado de vida de la víctima, el salario y canasta básica entre otras, para establecer la reparación material e inmaterial, de la cual no existe una tabla matemática que ayude a establecer de manera exacta, pues si se toma en cuenta solo los criterios de la CorteIDH se establecerían sumas impagables, por lo que, se establecen montos reales que permitan satisfacer los intereses de las víctimas directas o indirectas.
- Por su parte, se llega a establecer que en el 2021 y 2022 existieron 29 accidentes de tránsito con resultado de muerte dentro de la ciudad de Ibarra y a nivel nacional se produjeron 43091 accidentes de tránsito de los cuales 4333 fueron por muerte debido a las malas condiciones mecánicas y no mecánicas del vehículo, exceso de velocidad, inobservancia de las señales de tránsito, ingesta de alcohol, cifras que demuestran que los accidentes de tránsito con resultado de muerte son altos y que con ello se requiere

que la norma legal se encuentre adecuadamente estipulada para así satisfacer los intereses de los involucrados, adecuadamente.

- Finalmente, es posible adecuar esta reforma legislativa al artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal, toda vez que la responsabilidad solidaria se encuentra siendo aplicada en la práctica sin ninguna distinción y con ello se permitirá dar un alcance a la norma literal para prever de legalidad y seguridad jurídica a esta figura social y normativa.

8. RECOMENDACIONES

- Se recomienda a la Función Legislativa introducir la responsabilidad solidaria en el artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal, en razón del ámbito de los conductores particulares con vehículos privados, con la finalidad de acoplar la normativa al principio de igualdad, legalidad y seguridad jurídica y en relación con lo indicado por la Corte Nacional de Justicia para así no crear criterios difusos sobre la aplicación o la inaplicabilidad de la norma.
- Se recomienda que los juzgadores a nivel nacional tomen en cuenta los criterios indicados por los juzgadores de la ciudad de Ibarra y la resolución Nro. Nro. 919-P-CNJ-2019 de la Corte Nacional de Justicia, con la finalidad se aplique la responsabilidad solidaria en cualquier ámbito público o privado, para así garantizar la reparación de manera integral de las víctimas, pese a ausencia de norma literal.
- Por otro lado, se establece la necesidad de establecer una fórmula matemática por parte del Consejo de la Judicatura la cual permita determinar al juzgador la reparación integral a la víctima, apreciando criterios que establezcan porcentajes exigibles y no ficticios para todos los delitos y en razón del objeto de estudio sea aplicada la responsabilidad solidaria a fin de garantizar los derechos de la víctima, pero también del infractor, con la finalidad de que no existan apreciaciones diferentes sobre su cálculo, y se tome cuenta los criterios de la Corte Interamericana de derechos humanos, la Corte Constitucional, pero también la realidad actual del Ecuador y la capacidad de pago del infractor.
- Se recomienda que el Estado debe desarrollar políticas públicas a través de la Agencia Nacional de Tránsito que se dirijan a reducir los índices de accidentes de tránsito de manera eficaz con la finalidad de garantizar la movilidad, seguridad y los derechos humanos como la vida e integridad.

9. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Asamblea General de las Naciones Unidas. (1948). *Declaración Universal de Derechos Humanos. Resolución 217 A (III), de 10 de diciembre de 1948*. Recuperado de: https://www.ohchr.org/sites/default/files/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf
- Asamblea Constituyente . (2022). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi: Registro Oficial 449 de 20-oct-2008.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Registro Oficial Nro. 180, 10 de febrero del 2014.
- Agencia Nacional de Tránsito. (2023). Muertes por accidente de tránsito en la ciudad de Ibarra 2021. Visor de siniestralidad Nacional. <https://www.ant.gob.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas>
- Agencia Nacional de Tránsito. (2023). Muertes por accidente de tránsito en la ciudad de Ibarra 2022. Visor de siniestralidad Nacional 2022. <https://www.ant.gob.ec/visor-de-siniestralidad-estadisticas>
- Aguirre, C. (2018). La reparación integral: cómo resuelven los jueces de tránsito con jurisdicción en el Distrito Metropolitano de Quito en los delitos con muerte (período 2016). Quito: Universidad Simón Bolívar Sede Ecuador. Obtenido de: <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6560/1/T2808-MDPE-Aguirre-La%20reparacion.pdf>
- Aguirre, P. y Alarcón, P. (2021). El estándar de la reparación integral en la jurisprudencia de la Corte Constitucional. *Revista del Instituto Interamericano de Derechos Humanos (IIDH)*. <https://revistas.uasb.edu.ec/index.php/foro/article/view/695/2404#citations>
- Balseca, R. (2006). Responsabilidades Civiles y Administrativas Culposas en los Gobiernos Autónomos Descentralizados Parroquiales Rurales de Quito (RCA-GADPRQ). Quito: Universidad Central del Ecuador.
- Benavides, M. (2019). La reparación integral de la víctima en el proceso penal. *Revista Universidad y Sociedad*, 11(5), 410-420
- Cárdenas, K. (2022). La reparación del daño a la víctima del delito en España vs Ecuador. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*, 5(1), 192-202. <https://remca.umet.edu.ec/index.php/REMCA/article/view/487/501>

- Cisneros, V. (2020). *La efectividad de los mecanismos de reparación integral a la víctima en las infracciones de tránsito* (Previo a la obtención de mater en derecho penal). Quito: Universidad Simón Bolívar.
<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7802/1/T3384-MDPE-Cisneros-La%20efectividad.pdf>
- Coca, S. (2020, 07 de noviembre). Responsabilidad solidaria y responsabilidad 'in solidum' (artículo 1983 del Código Civil). *Pasión por el derecho*.
<https://lpderecho.pe/responsabilidad-solidaria-responsabilidad-in-solidum-derecho-civil/>
- Corte Nacional de Justicia. (2018). CRITERIO NO VINCULANTE Nro. 919-P-CNJ-2019.
https://www.cortenacional.gob.ec/cnj/images/pdf/consultas_absueltas/Penales/transito/040.pdf
- Cueva, L. (2015). *Reparación Integral y Daño al Proyecto de Vida*. Quito: Cueva Carrión
- Delgado (2020). *La responsabilidad solidaria del propietario de un automotor accidentado y la efectiva reparación integral de la víctima* (Previo a la obtención del título de master). Ambato: Universidad Regional Autónoma de los Andes.
<https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/12229/1/ACTFMDDP034-2021.pdf>
- Hernández, R., Fernández, C. y Baptista, P. (2014). Capítulo 1. *Definiciones de los enfoques cuantitativo y cualitativo, sus similitudes y diferencias* (Metodología de la investigación), sexta edición. México: McGraw Hill Education. Obtenido de:
<https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- López, J. (2011). La Consagración del principio de seguridad jurídica como consecuencia de La Revolución Francesa De 1789. *Revista Prolegómenos II*. Recuperado de:
Dialnet-LaConsagracionDelPrincipioDeSeguridadJuridicaComoC-3849989.pdf
- Gaviria, V. (2005). Responsabilidad Civil y Responsabilidad Penal. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
- Jaramillo, F.; Macias, B. y Vilela, E. (2022). La Reparación Integral de la Víctima en el Derecho Penal Ecuatoriano. *Revista científica dominio de las ciencias sociales y políticas* 8 (1), 289-302.

- Nanclares, J. y Gómez, A. (2017). La reparación: una aproximación a su historia, presente y perspectivas. *Revista Civilizar Ciencias Sociales y Humanas* 17 (33), 59 – 79. <https://www.redalyc.org/pdf/1002/100254730004.pdf>
- Naranjo, J. (2018). La muerte culposa y el principio de racionalidad de la pena. Cuenca: Universidad Autónoma Regional de los Andes. <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/8855/1/TUAEXCOMMDP032-2018.pdf>
- Mendoza, L. (2019). La no autoincriminación en los delitos de tránsito por daños materiales. Riobamba – Ecuador: Universidad Nacional de Chimborazo. Obtenido de: <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/5751/1/UNACH-EC-FCP-DER-2019-0022.pdf>
- Mendoza Jiménez, L. (2021). Responsabilidad Civil, Solidaria y Reparación Integral en Infracciones de Tránsito con Muerte en el Cantón Quinindé, Periodo 2019. Santo Domingo – Ecuador: Universidad Regional Autónoma de los Andes. Obtenido de: <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/13503/1/USD-DER-EAC-002-2021.pdf>
- Ochoa, C. (2014). La responsabilidad solidaria en los delitos de tránsito y la seguridad jurídica de la víctima. [Trabajo de titulación para la obtención del título de abogada de los tribunales de la República del Ecuador], Universidad Regional Autónoma de los Andes. <https://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/2647/1/TUIAB051-2014.pdf>
- Organización de las Naciones Unidas. (2005, 16 de diciembre). Resolución N° 60/147 aprobada por la Asamblea General de la Organización de Naciones Unidas, el 16 de diciembre del 2005. Naciones Unidas Derechos Humanos. Obtenido de Naciones Unidas Derechos Humanos: <https://www.ohchr.org/SP/ProfessionalInterest/Pages/RemedyAndReparation.aspx>
- Ramírez, F. (2001). La responsabilidad civil. *Revista Dianelt* 4 (5). Dialnet-LaResponsabilidadCivil-5084757
- Robles, J. (2022). Las sentencias en los delitos de tránsito con resultado de muerte y la reparación integral a las víctimas, con acusación de la Fiscalía de Tránsito Nro. 1 en Santo Domingo en el año 2018. Quito: Universidad Central del Ecuador. Obtenido

de: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/26330/1/UCE-FJCPS-CPO-ROBLES%20JOSE.pdf>

Sanchez, J. (2018). Tercero civilmente responsable en los delitos por accidente de tránsito. [Trabajo de Suficiencia Profesional para Obtener el Título Profesional de Abogado], Huacho-Perú: Universidad San Pedro. http://200.48.38.121/bitstream/handle/USANPEDRO/11679/Tesis_61469.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Villabella, C. (2015). *Los métodos en la investigación Jurídica algunas precisiones. Instituto de investigaciones jurídicas* México: Universidad Nacional Autónoma de México

10. ANEXOS

ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS JUECES DE GARANTÍAS PENALES DE LA CIUDAD DE IBARRA PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR, SEDE IBARRA

La presente entrevista se encuentra direccionada hacia los Jueces de la Unidad Judicial de Garantías Penales y Penitenciarios de Ibarra con la finalidad de poder llegar a tener pleno conocimiento sobre su posición y opinión referente a la presente investigación, la cual será utilizada y sustentada solo con fines académicos.

El Tema a desarrollar es: *“DELITO DE TRÁNSITO CON MUERTE Y RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO PARTICULAR EN IBARRA, 2021-2022”*

La aplicación y desarrollo de la investigación ha sido desarrollada por la señorita María José Galindo Muñoz, estudiante de jurisprudencia de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede-Ibarra, previo a la obtención del Título de Abogada

Entrevista

1. ¿Qué es la responsabilidad solidara?
2. ¿Cuál es la diferencia doctrinaria entre la responsabilidad civil y la responsabilidad penal?
3. ¿Actualmente existe normativa o proyectos de ley que establezcan la responsabilidad solidaria de los particulares?
4. ¿Considera que la responsabilidad solidara de parte de los particulares es trascendental en materia de tránsito?
5. ¿En qué consiste la reparación integral a la víctima?
6. ¿De acuerdo con su conocimiento cree que se vulneran los derechos de igualdad y legalidad de la reparación integral en accidentes de tránsito de vehículos privados al no estar tipificada la responsabilidad solidaria?
7. ¿Cuáles son los parámetros establecidos para determinar la reparación integral a la

víctima que se deben observar?

8. ¿Cómo se realiza el cálculo de la reparación a la víctima en accidentes de tránsito con resultado de muerte?
9. ¿Cuáles son las vías que posee la víctima para que se le garantice la reparación integral a la víctima y cómo le asiste el Estado para dicha exigibilidad, al no existir responsabilidad solidaria al propietario de un vehículo particular?
10. ¿Usted considera que la resolución Nro. 919-P-CNJ-2019 de la Corte Nacional de Justicia que establece que el daño causado en un accidente de tránsito con resultado de muerte es responsabilidad del conductor, pero también del dueño del vehículo, ¿debe ser introducida en el COIP?

**ENTREVISTA DIRIGIDA A LOS AGENTES DE TRANSITO DE IBARRA
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR, SEDE IBARRA**

La presente entrevista se encuentra direccionada hacia los Agentes de Tránsito de Ibarra con la finalidad de poder llegar a tener pleno conocimiento sobre su posición y opinión referente a la presente investigación, la cual será utilizada y sustentada solo con fines académicos.

El Tema a desarrollar es: *“DELITO DE TRÁNSITO CON MUERTE Y RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DEL PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO PARTICULAR EN IBARRA, 2021-2022”*

Entrevista

1. **¿Conoce usted cuantos delitos de tránsito con resultado de muerte se han producido en el 2021 – 2022 en la ciudad de Ibarra?**
2. **¿Cuál es su posición en proceso de un accidente de tránsito con resultado de muerte?**
3. **¿Cuáles son las causas basales de los accidentes de tránsito con resultado de muerte en el Ecuador?**
4. ¿La persona que recibe la multa por el delito de tránsito con resultado de muerte, es el conductor del vehículo o el propietario del vehículo privado?
5. ¿Conoce usted en que consiste la responsabilidad solidaria?
6. ¿Conoce usted la diferencia entre responsabilidad civil, responsabilidad penal y responsabilidad administrativa?
7. ¿Tiene conocimiento si actualmente existe normativa o proyectos de ley que establezcan la responsabilidad solidaria de los particulares?
8. ¿Usted considera que el daño causado en un accidente de tránsito con resultado de muerte es responsabilidad del conductor, pero también del dueño del vehículo y bajo que aspectos?
9. ¿De acuerdo con su conocimiento cree que se vulneran los derechos de igualdad y legalidad de la reparación integral en accidentes de tránsito de vehículos privados al no estar tipificada la responsabilidad solidaria?
10. ¿De acuerdo con su experiencia cuáles son las formas más comunes de reparación

integral a la víctima dentro del proceso de tránsito con resultado de muerte?