

UNIVERSIDAD DE OTAVALO

**MAESTRÍA EN DERECHO PENAL
MENCIÓN DERECHO PROCESAL PENAL**

“CARACTERÍSTICAS DEL DELITO, BIEN JURÍDICO AFECTADO Y EL DAÑO OCASIONADO PARA LA REPARACIÓN ECONÓMICA POR MUERTE CULPOSA”.

TRABAJO PREVIO LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE MAGISTER EN DERECHO PROCESAL PENAL.

**AUTORES: DR. TATAMUÉS NAZATE LUIS ALFREDO.
ABG. ARICO MEJÍA GUSTAVO XAVIER.**

TUTOR: MSc. EDWIN PAÚL PÉREZ REINA.

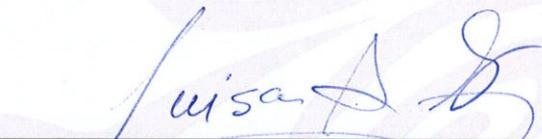
OTAVALO, ENERO 2022

DECLARACIÓN DE AUTORÍA y CESIÓN DE DERECHOS

Yo/Nosotros, **DR. LUIS ALFREDO TATAMUÉS NAZATE Y AB. GUSTAVO XAVIER ARICO MEJIA**, declaramos que este trabajo de titulación: “**CARACTERÍSTICAS DEL DELITO, BIEN JURÍDICO AFECTADO Y EL DAÑO OCASIONADO PARA LA REPARACIÓN ECONÓMICA POR MUERTE CULPOSA**” es de nuestra total autoría y que no ha sido previamente presentado para grado alguno o calificación profesional. Así mismo declaro/declaramos que dicho trabajo no infringe el derecho de autor de terceros, asumiendo como autores la responsabilidad ante las reclamaciones que pudieran presentarse por esta causa y liberando a la Universidad de cualquier responsabilidad al respecto.

Que de conformidad con el artículo 114 del Código Orgánico de la Economía Social, conocimientos, creatividad e innovación, concedo a favor de la Universidad de Otavalo licencia gratuita, intransferible y no exclusiva para el uso no comercial de la obra con fines académicos, conservando a mi/ nuestro favor los derechos de autoría según lo establece la normativa de referencia.

Se autoriza además a la Universidad de Otavalo para la digitalización de este trabajo y posterior publicación en el repositorio digital de la institución, de acuerdo a lo establecido en el artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior. Por lo anteriormente declarado, la Universidad de Otavalo puede hacer uso de los derechos correspondientes otorgados, por la Ley de Propiedad Intelectual, por su reglamento y por la normativa institucional vigente.



DR. LUIS ALFREDO TATAMUÉS NAZATE

C.C. 040057183-2



AB. GUSTAVO XAVIER ARICO MEJIA

C.C. 040080262-5

CERTIFICADO DEL TUTOR

Certifico que el trabajo de investigación titulado “**CARACTERÍSTICAS DEL DELITO, BIEN JURÍDICO AFECTADO Y EL DAÑO OCASIONADO PARA LA REPARACIÓN ECONÓMICA POR MUERTE CULPOSA**”, bajo mi dirección y supervisión, para aspirar al título de Magister en Derecho Penal, mención Derecho Procesal Penal de los estudiantes Luis Alfredo Tatamués Nazate y Gustavo Xavier Arico Mejía, cumplen con las condiciones requeridas por el programa de maestría.

MSc. Edwin Paúl Pérez Reina
C.I. 1001961331

AGRADECIMIENTO

A nuestros docentes, por haber brindado sus conocimientos y lograr de esta manera un enriquecimiento académico, profesional y personal.

A nuestros compañeros de la Primera Cohorte de la Maestría en Derecho Penal mención Derecho Procesal Penal por su confianza y amistad, gracias Doctores.

A la Universidad de Otavalo, a todos quienes forman parte de la Dirección de Posgrados, gracias por esta experiencia inolvidable.

Gracias a todos

Luis Alfredo Tatamués Nazate y Gustavo Xavier Arico Mejía

Universidad de Otavalo
Maestría en Derecho Procesal Penal

Abg. Luis Tatamués
Abg. Gustavo Arico
Trabajo de Titulación, (2022)

Título: Características del delito, bien jurídico afectado y el daño ocasionado para la reparación económica por muerte culposa.

Topic: Characteristics of the crime, legal right affected and the damage caused for economic compensation for wrongful death.

Nombres y apellidos de los autores

Dr. Luis Alfredo Tatamués Nazate.

Abg. Gustavo Xavier Arico Mejía.

Nombres y apellidos del tutor

MSc. Edwin Paúl Pérez Reina

Filiación institucional

Maestrante de la Universidad de Otavalo
Juez de la Unidad Judicial Multicompetente del cantón Shushufindi, provincia de Sucumbíos.

E-mail: ep_latatamues@uotalvalo.edu.ec

ORCID id: <https://orcid.org/0000-0001-5410-3070>

Maestrante de la Universidad de Otavalo.

Asistente de Fiscal en la Fiscalía Multicompetente del cantón Espejo provincia del Carchi.

E-mail: ep_gxarico@uotalvalo.edu.ec

ORCID id: <https://orcid.org/0000-0001>

Resumen

La reparación integral de los daños tiene como fundamento la solución que objetiva y simbólicamente restituya, en la medida de lo posible, al estado anterior de la comisión del hecho y satisfaga a la víctima, cesando los efectos de las infracciones perpetradas, su naturaleza y monto deben depender de las características del delito, bien jurídico afectado y el daño ocasionado, por lo que se precisa de criterios para la reparación económica por muerte culposa sustentado en esos criterios. Sin embargo, en los delitos de tránsito que tienen como resultado la muerte culposa de una o varias personas, es menester fijar los elementos que permitirán la indemnización de las víctimas. Por lo que el objetivo general de la investigación consiste en determinar los criterios para la reparación económica por muerte culposa sustentada en las características del delito, bien jurídico afectado y el daño ocasionado. Se ha empleado el método de análisis documental, tanto de la doctrina como de la legislación, con el fin de establecer los conceptos que permiten la identificación de los criterios de indemnización, a la luz del derecho nacional y del derecho comparado.

Palabras claves: *muerte culposa, delitos de tránsito, indemnización, reparación integral de la víctima.*

Abstract

Comprehensive reparation for damages is based on a solution that objectively and symbolically restores, as far as possible, the state prior to the commission of the act and satisfies the victim, ceasing the effects of the infractions perpetrated, their nature and amount. they are made to depend on the characteristics of the crime, the legal right affected, and the damage caused, criteria are required for economic compensation for wrongful death based on these criteria. However, in traffic crimes that result in the wrongful death of one or more people, it is necessary to establish the elements that will allow the compensation of the victims. Therefore, the general objective of the investigation is to determine the criteria for economic compensation for wrongful death based on the characteristics of the crime, the legal right affected, and the damage caused. The method of documentary analysis has been used, both doctrine and of the legislation, in order to establish the concepts that allow the identification of the compensation criteria, in the light of national law and comparative law.

Kywords: *wrongful death, traffic crimes, compensation, comprehensive reparation of the victim.*

Introducción

Domingo Alarcón y otros (2018), informan que la mitad de las personas que fallecen por causa de los accidentes de tránsito en todo el mundo son los llamados usuarios vulnerables de la vía pública, es decir, las personas que transitan como peatones, ciclistas y motociclistas. Asimismo, dan a conocer que, si no se aplican medidas para evitarlo, se prevé que al 2030 los accidentes de tránsito se convertirán en la séptima causa de muerte en todo el mundo.

Trejos Robert (2019), sostiene que la cantidad de accidentes de tránsito con resultados fatales ha impulsado la promulgación y tipificación penal de infracciones, ha permitido convertir los problemas sociales en responsabilidades individuales, tal es el caso de las personas que pierden la vida en un accidente de tránsito, se responsabiliza penalmente a los choferes que conducen en estado de embriaguez o incumpliendo las normas y reglamentos de tránsito. En este sentido, en los casos de lesiones graves o muerte, se tiende a la criminalización de la conducción temeraria o lesiva, convierte al conductor en infractor, por ejemplo, aquel que irrespeta la luz del semáforo en un delincuente, que deberá ser sancionado con pena privativa de libertad en caso de muerte culposa.

Peñañiel-Gallegos y otros (2018), informan que en el Ecuador, durante el período de 1998 a 2015, se han registrado un total de 373.265 accidentes de tránsito, ocasionando 244.183 víctimas con lesiones y 29.148 fallecidos; y para el año 2016 esa cifra se situó en 13,6 fallecidos por cada 100.000 habitantes. Estas tasas de mortalidad son uno de los indicadores más empleados en salud pública, y se deben en la mayoría de los casos a los comportamientos inseguros del conductor y al exceso de velocidad, con mayor frecuencia en los períodos vacacionales y fines de semana.

Por lo que no es extraño que la muerte culposa, que se encuentra tipificada en el COIP como aquella ocasionada por un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, sea sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad, y que se precise la determinación de criterios para la reparación económica por muerte culposa sustentado en las características del delito, bien jurídico afectado y el daño ocasionado.

Gutiérrez Romero y otros (2020), definen la justicia retributiva como un modelo de justicia común que se centra en el acto intencional y en su punición, cuyo énfasis está en el ofensor y el castigo que merece, y que se contrapone a la forma restaurativa que propone restaurar relaciones justas entre víctima, ofensor y comunidad. La justicia restaurativa es una forma de responder a la conducta delictiva equilibrando las necesidades de la comunidad, de las víctimas y de los perpetradores.

Sin embargo, enfatizan los autores citados, en que la aplicación de los principios restaurativos como mecanismo para restaurar la justicia se enfrenta a múltiples dificultades, entre ellas la aceptación que podría tener la sociedad civil a cambiar el castigo por mecanismos alternativos de castigo en búsqueda de la reconciliación, especialmente en el tipo de infracciones de tránsito como la muerte culposa, producto de la ocurrencia de un accidente de tránsito, puesto que se precisa determinar los criterios que permitan establecer la medida de la reparación económica en estos casos.

Por otra parte, con la finalidad de abordar el objetivo general de la investigación de una manera completa y que permita arribar a conclusiones de interés a la disciplina penal pero sin dejar de atender el aspecto criminológico, no se puede dejar de mencionar que existe una corriente a la que Rivero Evia (2020) hace referencia, que se fundamenta en el llamado principio de autorresponsabilidad de la víctima, que tiene lugar cuando la víctima, por iniciativa propia, renuncia a hacer uso de las medidas de autoprotección de las que dispone y, por lo tanto, abandona el bien jurídico, que trae como consecuencia que se exima de responsabilidad penal al autor.

Explica Rivero Evia (2020), que se trata de situaciones en las cuales la propia persona de la víctima, que en el caso de la presente investigación puede ser un peatón, otro conductor o un motorizado, no se hará acreedor de protección penal el portador de un bien jurídico, si él mismo no lo protege con los medios que tiene al alcance para hacerlo. En virtud de esta idea, el principio de subsidiariedad de la intervención penal no solo se refiere a la relación del Derecho Penal con otros medios estatales, sino que también es subsidiaria respecto de las posibilidades privadas de autoprotección. Este principio de autorresponsabilidad de la víctima deberá ser considerado a los efectos de determinar los criterios para la reparación económica por muerte culposa ya que inciden de manera directa tanto en las características del delito que se encuentra tipificado, así como en el propio bien jurídico afectado y el daño ocasionado, para el establecimiento de la reparación económica por la muerte culposa.

En este sentido, resulta importante atender los orígenes de la hoy consagrada reparación integral de la víctima, antecedentes que según Nanclares Márquez y Gómez Gómez (2017), se remontan como consecuencia de la responsabilidad; responsabilidad civil y penal que desde el Código de Hammurabi estuvo fusionada. Es por tal razón que las primeras expresiones se encuentran en la Ley del Talión, luego pasan por la compensación de los daños diferentes a la persona, posteriormente comprenden penas corporales y pecuniarias, para finalmente reflejarse en un principio general, que alude al contenido de la reparación integral de la víctima.

Este concepto, continúan Nanclares Márquez y Gómez Gómez (2017) de reparar conlleva en sí mismo el hecho de situar al perjudicado, es decir, a la víctima, en el estado anterior o más próximo al que se encontraba antes del daño, el adjetivo integral insta a un comportamiento más exigente por parte de quien tiene la obligación de resarcir el daño, así como por parte del juez.

En este mismo sentido, Michel y Roa (2020), sostienen que la reparación integral de la víctima se inicia con el reconocimiento de que algo sucedió, que se trata de una falta o infracción, puesto que se encuentra tipificada en la legislación penal como tal, que se es responsable de la ofensa, es decir, se reconoce la responsabilidad del autor; reconocer la legitimidad del otro que ha sido ofendido y la legitimidad de obtener reparación; siendo todos estos aspectos necesarios para la determinación del quantum. Siendo además pertinente anotar lo que describieron Vélez-Jaramillo y otros (2016), al referirse al Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial: es hora de pasar a la acción de la Organización Mundial de la Salud del año 2009, en el cual se considera que los costos resultantes de los accidentes de tránsito son considerables y que en gran medida, cuando se trata de discapacidades que no llegan a ser muertes culposas, son gastos asumidos por los sistemas de salud nacionales.

Crespo Gómez (2020), manifiesta que el derecho a ser indemnizada que nace en cabeza de la víctima (sea directa, indirecta o potencial), debe ser proporcional al daño sufrido, para lo cual, se debe evaluar el daño físico o mental, los daños materiales y la pérdida de ingresos, de servicios médicos, psicológicos y sociales indispensables para lograr su rehabilitación, y cualquier otro que permita que sea reparado en su totalidad los daños, también concuerdan Macedonio Hernández y Carballo Solís (2020), de ahí la importancia de esos criterios de determinación en el caso de la muerte culposa.

Las referencias doctrinarias anotadas sirven como antecedentes de la investigación, así como de fundamento del estado de la cuestión, puesto que se ha procurado incorporar en el marco conceptual o marco teórico los estudios hasta ahora encontrados que tratan los distintos aspectos que forman parte del objetivo general de la investigación, el cual se encuentra circunscrito a determinar los criterios para la reparación económica por muerte culposa sustentado en las características del delito, bien jurídico afectado y el daño ocasionado.

Capítulo I.- Metodología

El enfoque de la investigación es cualitativo, orientado al análisis de los aspectos para determinar los criterios para la reparación económica por muerte culposa sustentada en las características del delito, bien jurídico afectado y el daño ocasionado.

El nivel de investigación es explicativo, ya que el alcance del estudio realizado se encuentra en la atención conceptual tanto de la muerte culposa por infracciones de tránsito, así como del contenido y los criterios de determinación de la reparación integral de la víctima en estas situaciones.

El tipo de investigación empleado ha sido documental, puesto que se ha prescindido de la investigación de campo, las técnicas manejadas han sido las de búsqueda y recopilación de material documental doctrinario, legislativo y jurisprudencial, que atiende a los conceptos de muerte culposa producto de las infracciones de tránsito, así como la definición de los elementos que han permitido determinar la reparación integral de víctima en estos casos.

La técnica utilizada para la obtención y procesamiento de datos ha sido el análisis documental, sobre instrumentos doctrinarios, legislativos y jurisprudenciales tanto de derecho interno como internacional, puesto que emplearon herramientas del derecho comparado, para determinar los criterios para la reparación económica por muerte culposa sustentada en las características del delito, bien jurídico afectado y el daño ocasionado.

Capítulo II.- Presentación y Discusión de resultados

1. La muerte culposa como consecuencia directa de las infracciones de tránsito:

La siniestralidad en el tránsito es una constante en la mayoría de los países, y en el Ecuador es una constante diaria, dejando una elevada tasa de fallecidos como consecuencia de estos accidentes de tránsito.

TABLA NRO. 1. PERSONAS FALLECIDAS EN EL SITIO DEL ACCIDENTE SEGÚN EL RANGO DE EDAD Y EL GÉNERO A NIVEL NACIONAL DURANTE EL AÑO 2021

RANGO DE EDAD (AÑOS)	HOMBRE	MUJER	NO IDENTIFICADO	ENE - DIC 2021
0-4	30	60	6	96
5-9	18	7	0	25
10-14	21	5	0	26
15-19	57	16	0	73
20-24	188	16	0	204
25-29	197	17	0	214
30-34	161	20	0	181
35-39	142	16	0	158
40-44	96	13	1	110
45-49	60	19	0	79
50-54	65	8	0	73
55-59	72	9	0	81
60-64	36	12	0	48
65-69	42	4	0	46
70-74	19	8	0	27
75-79	15	8	0	23
80-84	12	5	0	17
85-89	8	3	0	11
90+	4	0	0	4
No Identificado	219	20	396	635
TOTAL GENERAL	1462	266	403	2131

Fuente: Agencia Nacional de Tránsito, 2021.

Otra información de interés a los efectos de la presente investigación, son las posibles causas de los accidentes de tránsito, según la Agencia Nacional de Tránsito, de enero a diciembre 2021, las primeras cinco causas probables de ocurrencia de los siniestros fueron:

- 1° conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor;
- 2° no respetar las señales reglamentarias de tránsito (pare, ceda el paso, luz roja del semáforo, entre otras;
- 3° conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad;
- 4° no mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede; y,
- 5° conduce bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.

En este mismo sentido, Ávila (2014) plantea la relación de incidencia entre esos factores puede ser única en cada elemento, o en su defecto, dichos factores pueden estar interrelacionados, la incidencia que el vehículo produce sobre el hombre, la que éste ocasiona sobre el vehículo, la que el camino produce sobre el hombre y el vehículo. En lo que concierne a la persona se pueden marcar tres estados fundamentales que influyen, ya sea para producir o evitar un accidente, el conocimiento; el estado físico; y el estado psíquico, todos estos forman parte de los aspectos que constituyen una situación culposa en el tránsito.

Como se ha advertido en la introducción de este artículo, el COIP sanciona con pena privativa de la libertad a aquella persona que causa la muerte de otra u otras personas en accidente de tránsito. En tal sentido, el código establece tres situaciones que corresponden a muertes culposas, a saber:

Tabla Nro. 2. Delitos culposos de tránsito en el COIP

DENOMINACIÓN DEL TIPO: Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.	SANCIONES: <ul style="list-style-type: none"> • Pena privativa de libertad de 10 a 12 años. • Revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.
ACCIÓN: Conducir un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasionar un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas.	AGRAVANTES: <ul style="list-style-type: none"> • Caso del transporte público: además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.
DENOMINACIÓN DEL TIPO: Muerte culposa.	SANCIONES: <ul style="list-style-type: none"> • Pena privativa de libertad de 1 a 3 años. • Suspensión de la licencia de conducir por 6 meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.
ACCIÓN: Ocasionar un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado.	AGRAVANTES: <ul style="list-style-type: none"> • Casos de acciones innecesarias, peligrosas e ilegítimas: serán sancionados de 3 a 5 años, cuando el resultado dañoso es producto de: <ol style="list-style-type: none"> 1. Exceso de velocidad. 2. Desconocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo. 3. Llantas lisas y desgastadas. 4. Haber conducido el vehículo más allá de las horas permitidas por la ley o malas condiciones físicas de la o el conductor. 5. Inobservancia de leyes, reglamentos,

	<p>regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Caso del transporte público: Solidaridad del propietario del vehículo y de la operadora de transporte: será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora. <p>La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones.</p>
<p>DENOMINACIÓN DEL TIPO: Muerte provocada por negligencia del contratista o ejecutor de obra.</p>	<p>SANCIONES:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pena privativa de libertad de 3 a 5 años.
<p>ACCIÓN: Persona contratista o ejecutor de una obra que por infringir un deber objetivo de cuidado en la ejecución de obras en la vía pública o de construcción, ocasione un accidente de tránsito en el que resulten muertas una o más personas.</p>	<p>AGRAVANTES:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Caso del transporte público: Solidaridad de la persona contratista o ejecutora de la obra y la entidad que contrató la realización de la obra: será solidariamente responsable por los daños civiles ocasionados. • Caso de las obras son ejecutadas mediante administración directa por una institución del sector público: la sanción en materia civil se aplicará directamente a la institución y en cuanto a la responsabilidad penal se aplicarán las penas señaladas en el inciso anterior a la o al funcionario responsable directo de la obra. • Suspensión de la obra: De verificarse por parte de las autoridades de tránsito que existe falta de previsión del peligro o riesgo durante la ejecución de obras en la vía pública, dicha obra será suspendida hasta subsanar la falta de previsión mencionada, sancionándose a la persona natural o jurídica responsable con la multa aplicable para esta infracción.

Elaboración propia.

Asimismo, el COIP consagra que una persona actúa con culpa cuando infringe el deber objetivo de cuidado, que personalmente le corresponde, produciendo un resultado dañoso, y la conducta es punible, siguiendo el principio de legalidad, solo en los casos en los cuales se encuentra tipificada como infracción en la legislación penal. Si bien la normativa penal no define cuál es el contenido y alcance del deber objetivo de cuidado en las conductas de tránsito, especialmente al conducir, en el COIP se encuentra en la norma que tipifica el

homicidio culposo por mala práctica profesional, que deben concurrir los siguientes elementos:

1. La mera producción del resultado no configura infracción al deber objetivo de cuidado;
2. La inobservancia de leyes, reglamentos, ordenanzas, manuales, reglas técnicas o *lex artis* aplicables a la profesión;
3. El resultado dañoso debe provenir directamente de la infracción al deber objetivo de cuidado y no de otras circunstancias independientes o conexas; y,
4. Se analizará en cada caso la diligencia, el grado de formación profesional, las condiciones objetivas, la previsibilidad y evitabilidad del hecho.

En el caso de los delitos que causan la muerte culposa en situaciones de accidentes de tránsito, se debe plantear la regla general que identifica Contreras (2018), según la cual, en este tipo de delitos, a diferencia de los intencionales, el autor de homicidio culposo o lesiones del mismo carácter no comprende cabalmente la dimensión del injusto típicamente relevante de su conducta.

El sujeto no se decide en contra de la vida o salud individual, sino que (simplemente) no presta atención a estos bienes jurídicos, o no toma con suficiente seriedad los peligros que se ciernen sobre ellos, debido a la falta de adopción de medidas de cuidado. (...) en los culposos al sujeto se le reprocha no haber reconocido o no haber sido capaz de reconocer, en un momento (...), la creación de un riesgo desaprobado para el bien jurídico. Por su parte, el contenido del injusto de resultado es también común en los delitos (de homicidio y lesiones) dolosos e imprudentes; en ambos la consumación requiere que el resultado acaecido haya sido la consecuencia específica de la creación del riesgo objetivamente desaprobado. (Contreras, 2018, págs. 390-391).

Contreras (2018), con meridiana claridad argumenta que en el caso particular de los homicidios y lesiones en materia de tránsito la conducta que conlleva o constituye el infringir el deber objetivo de cuidado, se halla en la distinción entre riesgos jurídicamente desaprobados y tolerados que se encuentran en las normas extrapenales de este tipo, citando por ejemplo, la Ley del Tránsito o en los reglamentos en esa misma área, los cuales se tratan de cuerpos normativos que contienen fórmulas legales de minimización de peligros y, en la medida que pretendan evitar justamente aquella situación que ha conducido al resultado típico, es decir: la muerte, permiten concluir si determinadas creaciones de riesgo están permitidas o no por el Derecho.

Por regla general, el cumplimiento de tales normas excluirá *eo ipso* la generación de un riesgo jurídicamente desaprobado; el riesgo que subsista pese a la observancia de la norma habrá de ser calificado como tolerado (cualquier otra conclusión haría absurda la disposición extrapenal). Por el contrario, la infracción de una norma extrapenal llevará generalmente a afirmar la creación de un riesgo desaprobado. (Contreras, 2018, págs. 393-394).

No obstante, existen casos en los cuales ni las leyes ni los reglamentos establecen las normas de conducta que se deben seguir,

Al faltar exigencias de conducta concretas, no resulta posible deducir de tales reglas cuáles son los riesgos tolerados en cada caso. Pero, además, existen innumerables situaciones de peligro creadas por múltiples formas de conductas, respecto a las cuales el Estado no ha dictado norma de comportamiento alguna –ni siquiera a través de fórmulas globales–, que permita distinguir entre riesgos permitidos y desaprobados. En estos casos, resulta especialmente útil, para facilitar la distinción, recurrir a normas de conducta dictadas por instancias no estatales, es decir, a reglas extrajurídicas. (Contreras, 2018, pág. 394).

En el caso de la legislación de tránsito del Ecuador, específicamente la Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Registro Oficial Suplemento Nro. 398 de fecha 07 de agosto de 2008, con última reforma de fecha 10 de agosto de 2021, se consagra una cantidad de disposiciones que deben ser cumplidas de forma obligatoria a los fines de obtener la licencia para conducir, el cual se constituye en el título habilitante para conducir vehículos a motor, maquinaria agrícola, equipo caminero o pesado.

Asimismo, se dispone un conjunto de artículos que establecen las normas de comportamiento de usuarios de la vía, de las cuales se destaca la prohibición de conducción bajo el estado de embriaguez y el consumo de otras sustancias sometidas a fiscalización; situaciones que se destacan en la tabla Nro. 1, por formar parte de las cinco causas probables de los siniestros en el tráfico durante los meses de enero a diciembre de 2021 a nivel nacional.

Por su parte, Vargas y otros (2021), definen la muerte culposa como aquella que se da en la infracción del deber objetivo de cuidado;

Este deber objetivo de cuidado conlleva una responsabilidad y prudencia en este caso, a la hora de conducir o llevar el volante de un automóvil, bus, motocicleta. La responsabilidad penal va ligada a esta infracción que, por naturaleza, es considerada como un cuasidelito; entonces resulta bastante pertinente, el conocer cuáles son las penas que acompañan a estos “cuasidelitos” porque estamos hablando de la privación de libertad de una persona. Un error en las calles puede llevar a alguien a una tortura irremediable, con ello, familias destruidas y mucho lamento. (Vargas y otros, 2021, pág. 89).

Se puede inferir que este compendio de reglas de conducta para los conductores, peatones, ciclistas, y demás personas en las vías públicas, corresponden al deber objetivo de cuidado, y cuyo incumplimiento o infracción hace surgir, en caso de ocasionarse la muerte de una persona, en el homicidio culposo tipificado en el COIP.

2. La reparación integral de la víctima en casos de muerte

Ríos (2020), sostiene que han sido múltiples los enfoques que han tenido los estudios en torno a la reparación integral de la víctima, que van no solo desde lo jurídico, sino también por lo sociológico, antropológico y psicológico, resaltando en este último como que los daños por lesiones medias a graves e incluso por la muerte de una persona, deja secuelas

psicológicas y psicosociales, las cuales se dan en los ámbitos individual, familiar, grupal y comunitario. Adicionalmente, el tópico de la reparación integral de víctima deberá, necesariamente, iniciar con la conceptualización de víctima,

El Derecho Penal, considera como “víctimas” a las personas que, individual o colectivamente, han sufrido un daño, como consecuencia de comportamientos que violan la legislación penal o constituyen un abuso de poder. Por otra parte, la segunda perspectiva, surgida del derecho internacional de los derechos humanos (...), denomina “víctima” a toda persona que ha sufrido daños, individual o colectivamente, derivados de acciones u omisiones que violen, de forma manifiesta, las normas internacionales de DDHH o infrinjan, de manera grave. (Ríos, 2020, pág. 263).

Sin embargo, este concepto de víctima en aquellos casos de muerte por causa de un accidente de tránsito, implica no solo a la persona fallecida de forma directa por la infracción del deber objetivo de cuidado del conductor del vehículo automotor, sino que se le deben sumar a los familiares, particularmente a aquellos que vivían con la persona fallecida y que a su vez dependían económicamente y/o para sus cuidados de esta persona, y que no solamente han sufrido la pérdida física de la persona, sino que también su condición de vida, lo cual involucra tanto a una pérdida física como económica; de ahí que Ríos (2020), apunte que es necesario verificar los daños que victimizan, puesto que el significado de la expresión “víctima” puede variar dependiendo del enfoque asumido. En este sentido, estos conceptos han permitido la evolución de las teorías de la reparación de la víctima, a saber:

TABLA NRO. 3. Etapas de la evolución de las teorías de la reparación de la víctima.

1º ETAPA:	CONCEPTO DE VÍCTIMA:	ALCANCE DE LA REPARACIÓN:
La reparación consistía en la compensación y en la restitución.	La víctima es concebida como objeto pasivo de estas medidas, de carácter eminentemente material. La víctima era menos un ser humano y más un agente económico pasivo ante las decisiones estatales e institucionales de orden monetario, sin que se pusiera en duda las estructuras que pudieron influir en la ocurrencia del daño.	La reconstrucción de las condiciones previas al daño padecido, beneficiando a la víctima como consecuencia directa de haber sido objeto de cualquier despojo o perjuicio. Durante esta etapa no se pone en duda el entramado institucional que pudo haber permitido, indirectamente, la producción del daño sobre las víctimas: se prioriza la reconstrucción del Estado de derecho sobre la comprensión de la víctima que ha sido afectada no solamente como sujeto jurídico, sino también como ser humano al que se ha despojado de una serie de libertades que materializan su dignidad.
2º ETAPA:	CONCEPTO DE VÍCTIMA:	ALCANCE DE LA REPARACIÓN:

<p>La reparación consistía en la compensación y en la restitución adicionalmente: reconciliación, la paz y la construcción de sociedades democráticas más inclusivas y menos discriminatorias</p>	<p>La víctima pasa de ser percibida como un destinatario pasivo de todas las medidas gubernamentales, a ser participante, observador y crítico de cualquier propuesta de reparación.</p>	<p>A los fines de la compensación y la restitución, presentes en la primera etapa, se agregan la reconciliación, la paz y la construcción de sociedades democráticas más inclusivas y menos discriminatorias, mediante el reconocimiento de las víctimas como actores políticos que participan en la configuración de acciones institucionales, con el fin de evitar la repetición de los hechos victimizantes.</p>
<p>3° ETAPA: Fundamentación del derecho humanitario</p>	<p>CONCEPTO DE VÍCTIMA: No se presenta un concepto propio de víctima, sino de los miembros vulnerables de la sociedad.</p>	<p>ALCANCE DE LA REPARACIÓN: La necesidad de integrar a miembros vulnerables de la sociedad, con el fin de fortalecer el Estado de derecho, supuso incorporar elementos que originariamente estaban en la marginalidad y que intervinieron en la victimización y menoscabo de los DDHH. La reparación se revela desde un punto de vista integral, dentro de un proceso que reúne diversos esfuerzos para la reconstrucción del tejido social, jurídico e institucional de una nación; se busca, por extensión, la reconciliación entre víctimas y victimarios como superación de un pasado traumático.</p>

Elaboración propia.
 Fuente: Ríos, 2020, págs. 268-269.

Como se puede apreciar, el tratamiento conceptual del tema de la reparación integral de víctima ha sido desarrollado en concordancia con la evolución de las propias concepciones del Estado como garante y protector de los derechos humanos fundamentales de todas las personas. Ahora bien, es menester identificar el concepto de víctima en los casos de muertes culposas de conformidad con la tipología de delitos de tránsito. Con esta finalidad, resulta valiosa la clasificación que realiza Crespo (2020), en tres tipos de víctimas, a saber:

Víctimas directas. Son aquellas personas físicas que hayan sufrido algún daño o menoscabo económico, físico, mental o emocional, ya sea a través de la puesta en peligro a su integridad personal, o por la lesión sufrida a sus bienes jurídicos tutelados y que constituyen el más valioso baluarte objeto jurídico de protección del derecho penal.

Víctimas indirectas. Son los familiares o aquellas personas físicas a cargo de quien ha sido la víctima directa del hecho delictivo, con quienes existe una relación inmediata. Se considera que gran parte del impacto de las violaciones de derechos humanos es resentido por los familiares, lo cual llega a reflejarse en un cambio en su modo de vida, en descomposición o desestructuración de su núcleo o de su entorno, y todo ello como consecuencia de los efectos del hecho delictivo y la sobrecarga familiar ocasionada.

Víctimas potenciales. En este supuesto se encuentran contempladas las personas cuya integridad o derechos están en peligro por prestar ayuda o auxilio a la víctima directa. (Crespo, 2020, pág. 332).

Como corolario doctrinario, Michel y Roa (2020), postulan que en toda reparación, a los fines que sean integrales de la víctima se requiere el cumplimiento de tres presupuestos, el primero de ellos ya anunciado en la introducción de este artículo científico, a saber:

En primer lugar, una cláusula de reconocimiento: reconocer que algo sucedió, que se trata de una falta, que se es responsable de la ofensa; reconocer la legitimidad del otro que ha sido ofendido y la legitimidad de obtener reparación. Este reconocimiento puede ser por completo implícito y condensarse en el intercambio reparador mismo. (...) Naturalmente, la cláusula de reconocimiento de la falta puede estar acompañada de precauciones o de minimizaciones (reconocer solamente una parte de la falta, reconocer una responsabilidad compartida, alegar una buena intención o circunstancias atenuantes).

En segundo lugar, una cláusula de sinceridad: en las interacciones cara a cara, el ofendido, para obtener “satisfacción”, está en el derecho de esperar no solamente un acto reparador por parte del ofensor, sino también una conformidad del acto con la intención. Si claramente es imposible sondear las intenciones profundas de quien repara, toda una gama de expresiones corporales (entonaciones de voz, miradas, gestos, etc.) se puede inferir, aunque pueda ser de manera equívoca, una intención a partir de una cadena de actos. Sociológicamente, lo esencial no es la sinceridad auténtica de quien repara, sino la creencia que ella suscita (o no) en el ofendido. Incluso en los intercambios reparadores que son muy breves, siempre hay una prueba de sinceridad. El confesar una falta con una ligera sonrisa irónica, el excusarse de manera disgustada tienen pocas oportunidades de satisfacer al ofendido y de completar el ciclo de la reparación.

En tercer lugar, una cláusula de proporción o de equidad: las ofensas en las interacciones ordinarias pueden variar en una escala que va desde pequeñas contrariedades hasta violaciones más graves de la integridad física, moral y social del otro. Socialmente, los rituales reparadores ponen a nuestra disposición toda una gama de reparaciones correspondientes que permiten un ajuste de acuerdo con el grado de gravedad de la ofensa. La reparación se dirá exitosa en cuanto el ofendido considere que la reparación del ofensor es proporcional a la ofensa padecida. Así, imaginamos que unas simples excusas no bastarán para reparar un desprecio reiterado, por no hablar de una violencia voluntaria contra alguien. En los intercambios breves de ofensas mínimas, la cláusula de proporción no da lugar generalmente a una gran deliberación entre

las partes, ya que precisamente ella responde de manera típica a la reparación que conviene en la situación dada. (Michel y Roa, 2020, págs. 179-180).

Sin pretender realizar un análisis simplista, el contenido de la reparación integral de una víctima directa de un delito de tránsito que ocasiona la muerte culposa de una persona resulta ser imposible, porque no existe acto alguno que permita reparar integralmente la vida de una persona; de ahí que, la reparación integral en estos casos se deberá enfocar a las víctimas indirectas, y en algunos casos también a las llamadas por Crespo (2020), víctimas potenciales; puesto que todas serían titulares del bien jurídico protegido con la norma que tipifica la muerte culposa por siniestro de tránsito.

Por su parte el COIP consagra las reglas de toda sentencia condenatoria que se deben observar a los efectos de realizar la reparación integral de la víctima:

1. Si hay más de un responsable penal, la o el juzgador determinará 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.

En este mismo orden de ideas, Granda y Herrera (2020), postulan que, en el caso del Ecuador,

Se ha reconocido constitucionalmente el derecho a la reparación integral para comunas, comunidades, pueblos y nacionalidades indígenas (Constitución, Art. 57), y en el caso de infracciones penales a la víctima se garantiza que gocen de protección especial, mediante mecanismos para una reparación integral (Constitución, Art. 78). Incluso se ha reconocido este derecho como un fin del proceso penal que es la reparación del daño causado a la víctima, quien puede participar como parte del proceso penal (Constitución, Art. 58). En este sentido, el Código Orgánico Integral Penal guarda armonía con la Constitución, y entre los derechos de las víctimas reconoce una reparación material e inmaterial, que señala la adopción de mecanismos para la reparación integral de los daños ocasionados que le permita a la víctima conocer de forma oportuna la verdad de los hechos, restablecer el derecho lesionado, la indemnización, la garantía de no repetición, y cualquier forma de reparación, relacionándose con el Art. 78 del citado cuerpo legal, en donde ya se define con precisión los mecanismos de reparación integral, como las formas no excluyentes de reparación integral, sea individual o colectiva, orientada la reparación a restituir en la medida de lo posible al estado anterior de cuando se cometió la infracción, entonces, la reparación coadyuva a disminuir el daño ocasionado. (Granda y Herrera, 2020, pág. 254).

De igual forma, el COIP plantea una relación entre la finalidad de la pena y la reparación integral de la víctima, ya que, si bien la pena pretende la prevención general para la comisión de delitos y el desarrollo progresivo de los derechos y capacidades de la persona con condena, también busca dicha reparación del derecho de la víctima.

3. Criterios empleados para determinar el alcance de la reparación económica de las víctimas en caso de muerte culposa.

El COIP consagra que la reparación integral radicaré en la solución que objetiva y simbólicamente restituya, en la medida de lo posible, al estado anterior de la comisión del hecho y satisfaga a la víctima, cesando los efectos de las infracciones perpetradas. En tal sentido, la naturaleza y monto de la reparación se hacen depender de las características del delito, del bien jurídico afectado y del daño ocasionado.

En cuanto a los criterios de la reparación económica de las víctimas, Vargas y otros (2021), sostienen que los puntos sustanciales que se establecen en una sentencia y lo que persigue la reparación integral es reparar el daño cometido hacia la víctima, e informan que las valoraciones de este daño estarían bajo estos siguientes parámetros:

1. El Daño Emergente: Se debe analizar o considerar el valor del desmedro patrimonial, a la fecha en que se produjo el accidente o altercado y reajustarlo hasta el día de la fecha en que se dicta la sentencia.

2. El Lucro Cesante: El juez debe considerar, la época en la que, por causa del hecho ilícito, se dejó de percibir los valores y reajustarlos hasta el día del fallo.

3. El Daño Moral: Es llamado también como no patrimonial o extra patrimonial, es aquel que afecta a un bien puramente personal, no susceptible en sí mismo de valoración pecuniaria como por ejemplo el honor, la salud, la libertad, tranquilidad, intimidad.

Adicionalmente y a efectos de la adopción de medidas tendientes a efectivizar una reparación integral, las autoridades judiciales, deben tener presente algunos elementos, tales como:

1. Restitución: Es el restablecimiento de la situación que existió antes del que la ofensa fuera cometida.

2. Restauración de la libertad, bienes o educación: En caso de que esto ocurra se debe compensar.

3. Compensación o indemnización, por cualquier daño económicamente evaluable: Incluyendo la pérdida de oportunidades, de forma proporcional o equitativa, cualquier daño material o moral sufrido a causa de la violación y costes requeridos por asistencia legal o experta.

4. Rehabilitación: Ayuda médica, psicológica, prestación de servicios legales y sociales.

5. Satisfacción: La aplicación de sanciones judiciales.

6. Garantías de no-repetición: Medidas que pretenden asegurar que las víctimas no vuelvan a ser objeto de violaciones de Derechos Humanos. (Vargas y otros, 2021, págs. 93-94).

Por otra parte, desde una perspectiva psicológica de la cuantificación del daño a los fines de la reparación económica de las víctimas en caso de muerte culposa en delito de tránsito, son oportunas las palabras de Zenobi (2021) quien considera que:

La puesta en juego de las nociones de trauma y estrés postraumático han pasado de ser un signo de infamia a uno de reconocimiento: las víctimas traumatizadas son personas normales que reaccionan de forma normal ante un hecho extraordinario. Y ello se ha constituido en un proceso expandido tanto en países centrales como en Latinoamérica. El sufrimiento del que las víctimas deben dar cuenta y que debe ser oficialmente reconocido en los instrumentos de reparación de la violencia no se limita al daño físico. (Zenobi, 2021, pág. 81).

La línea conceptual de la reparación integral de la víctima en caso de muerte culposa por delito de tránsito se desdibuja cuando se pretende cuantificar económicamente dicha reparación, ya que se estaría entrando al universo de las indemnizaciones, principalmente en el ámbito de la responsabilidad civil extracontractual.

En la elaboración de demandas indemnizatorias, esas variadas formas de daño son traducidas a rubros indemnizatorios entre los que pueden encontrarse algunas categorías clásicas vinculadas al paradigma economicista de la reparación económica, tales como daño psicológico, valor vida o daño moral. (Zenobi, 2021, pág. 83).

En cuanto al cálculo de la indemnización en caso de muerte, sostiene Rodríguez (2015), que en los tribunales ingleses se guían por el sistema de cálculo de la indemnización de este tipo de daño patrimonial, el cual se basa en el método del multiplicando y multiplicador. No obstante, en determinados casos muy complicados los tribunales se apartan de dicho método y calculan la indemnización después de examinar todas las circunstancias del caso.

El multiplicando (*multiplicand*) es el valor anual de la dependencia, esto es, la pérdida del beneficio económico que el dependiente sufre por el fallecimiento del familiar. Este valor se multiplica por el multiplicador (*multiplier*), figura cuyo factor básico es el número de años que podría razonablemente esperarse que la dependencia durara (y ello varía entre los diferentes dependientes). Hay determinadas contingencias que han de tenerse en cuenta y, por lo tanto, ciertos ajustes pueden hacerse tanto en el multiplicando como en el multiplicador. En especial, destacan las llamadas contingencias de vida, la incidencia de la inflación o de los impuestos. (Rodríguez, 2015, pág. 35).

En el caso de Ecuador, de la investigación documental realizada no se encontró evidencia de la existencia de un metido consagrado en la normativa civil o penal que sirva para el cálculo de la reparación económica de la víctima de muerte culposa en delitos de tránsito. Sin embargo, el boletín de prensa de la Fiscalía General del Estado Nro. 268-DC-2019, en agosto de ese año tuvo lugar un incidente de tránsito en el cual el conductor infringió las normas de tránsito, ocasionando un accidente, que dejó un saldo fatal de una persona muerta y otra herida. En audiencia de juzgamiento, el juez penal acogió el pedido de Fiscalía y dictó pena privativa de libertad de 3 años contra el conductor del vehículo accidentado, disponiendo además el pago de una multa de 4.728 dólares (doce salarios básicos) y la cancelación de 44.000 dólares como reparación integral a las víctimas del accidente, al considerar como grave y fundada la existencia del delito y la responsabilidad penal del procesado.

Conclusiones

Se concluye que los accidentes de tránsito dejan un considerable número de consecuencias, siendo la muerte de alguna o varias de las personas intervinientes la peor de todas, especialmente, cuanto se toma en consideración que la vida de una persona genera un daño prácticamente irreparable, puesto que no se puede volver a la situación anterior.

La magnitud e importancia de los accidentes de tránsito alrededor del mundo, pero especialmente en países como Ecuador ha revestido la consideración por organizaciones internacionales, como un problema de salud pública, cuyos causas y consecuencias corresponde a una atención multidisciplinaria y pluri comprensiva, es decir, que requiere la intervención no solo de las autoridades de tránsito sino de la sociedad en su conjunto.

En lo que respecta al tratamiento jurídico en Ecuador de la problemática de las muertes en accidentes de tránsito, este tipo de situaciones se encuentran tipificadas en el COIP como muertes culposas, distinguiendo tres posibles escenarios, el primero de ellos cuando el conductor que ocasiona el siniestro con resultado de muerte para una o varias personas se encontraba en estado de embriaguez o del consumo de sustancias estupefacientes y psicotrópicas; el segundo escenario, tiene lugar cuando se infringe el deber objetivo de cuidado; y el tercer caso o situación, ocurre cuando se trata de muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra; en todos estos casos se trata de situaciones que han sido tipificadas como delitos culposos.

Se determina que las sanciones a estos tipos penales se ubican principalmente en penas privativas de libertad, revocatoria o suspensión de la licencia de conducir, y multas pecuniarias de carácter administrativo. Asimismo, en atención al derecho constitucionalmente consagrado de la reparación integral de la víctima, corresponde el establecimiento de una indemnización por el daño causado a la víctima indirecta, que en este caso sería principalmente los familiares directos y dependientes de la víctima directa (persona fallecida).

La cuantificación del daño en estos casos, a los fines de esa indemnización por la muerte culposa en delitos de tránsito, han requerido el establecimiento de criterios, que en el caso del COIP corresponden a las características de la tipificación del delito, el bien jurídico afectado y el daño ocasionado, los cuales deberán ser tomados en cuenta por el juzgador al momento de la sentencia, puesto que no existe un criterio objetivo establecido en un baremo o tabla de cuantificación, único e inequívoco dada la naturaleza de la reparación por la muerte de una persona en un accidente de tránsito.

Recomendaciones

Dada la naturaleza de las causas que originan las muertes culposas en o como resultado de accidentes de tránsito, la primera recomendación se encuentra en la órbita de las políticas públicas dedicadas a la prevención de los accidentes y demás situaciones en el tránsito, desplegadas por las autoridades competentes en atención a la obligación constitucional del Estado de proteger la vida y la convivencia en paz de todas las personas.

Se puede citar como ejemplo la necesidad de mantener campañas de divulgación en los medios, incluidas las redes sociales, constantes y permanente sobre el consumo excesivo de alcohol y la utilización de cualquier otro tipo de drogas o medicamentos que puedan incidir negativamente en las habilidades de conducción y de desplazamiento en la vía pública. De igual forma, aquellas campañas dedicadas a la preservación en buen estado de los vehículos empleados para el tránsito, puesto que sus posibles desperfectos pueden ser atendidos con anticipación a que se materialice la ocurrencia de un siniestro en el tránsito.

Es menester, y así se anota como segunda recomendación, precisar que la vida de una persona es incuantificable, puesto que su muerte culposa en accidentes de tránsito tiene trascendencia no solo desde la perspectiva jurídica, por constituir un delito tipificado en la legislación penal, sino también tiene implicaciones psicológicas para las víctimas indirectas y potenciales que van desde las psicológicas hasta las económicas, e incluso para el propio infractor sujeto activo de la situación letal en el tránsito, que luego se vea sometido a la pérdida de su libertad, y recluido en un centro de rehabilitación social que puede tener sobrepoblación y que no cumpla con la separación de las personas privadas de libertad según el delito y la peligrosidad.

La tercera recomendación se enfoca de forma directa a resolver el objetivo general de la presente investigación, ya que se ha dejado claro que en la actualidad los operadores de justicia no cuentan con criterios objetivos que le sirvan para cuantificar el daño que sufren las víctimas indirectas y potenciales en los casos de muertes culposas por accidente de tránsito. Tomando en consideración los aspectos que aporta el derecho comparado, sería deseable la creación de un baremo o tabla de cuantificación, en la cual se exprese los valores correspondientes del menoscabo o deterioro patrimonial de esas víctimas, a la fecha en que se produjo el accidente o altercado y reajustarlo hasta el día de la fecha en que se dicta la sentencia correspondiente al daño emergente, lucro cesante, y daño moral. De igual forma, aquellos elementos que permitan el restablecimiento de la situación que existió antes del que la ofensa fuera cometida, al menos desde la perspectiva patrimonial.

Referencias Bibliográficas

- Ávila, B. (2014). Accidentología Vial. *Infraestructura Vial*, 16(28). 44-50. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5051898.pdf>
- Contreras, L. (2018). Reglas extrajurídicas y creaciones de riesgos toleradas o desaprobadas en los delitos culposos de homicidio y lesiones. *Política criminal*, 13(25). 387-444. Recuperado de: http://www.politicacriminal.cl/Vol_13/n_25/Vol13N25A11.pdf
- Crespo, Y. (2020). La reparación del daño como derecho fundamental de la víctima en el sistema acusatorio mexicano. IUS. *Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla A.C.*, 14(46). 329-343. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=293265423018>
- Domingo Alarcón, J.; Gich Saladich, I.; Vallejo Cuellar, L.; Ríos Gallardo, A.; Montalvo Arce, C.; y Bonfill Cosp, X. (2018). Mortalidad por accidentes de tráfico en Colombia. Estudio comparativo con otros países. *Revista Española de Salud Pública*, 92. 1-14. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=17059490051>
- Fiscalía General del Estado – FGE. (2019). *Boletín de Prensa N° 268-DC-2019*. Recuperado de: <https://www.fiscalia.gob.ec/sentencia-para-conductor-que-ocasiono-accidente-con-saldo-mortal/>
- Granda, G., y Herrera, C. (2020). Reparación integral: principios aplicables y modalidades de reparación. *Ius Humani: Revista de Derecho*, 9(1). 251-268. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/8229258.pdf>
- Gutiérrez Romero, M.; López López, W.; y Silva Martín, L. (2020). Preferencia hacia la justicia restaurativa y retributiva y su relación con el nivel de competencia moral. *Suma Psicológica*, 27(2). 107-115. Recuperado de: <http://sumapsicologica.konradlorenz.edu.co/vol27-num-2-2020-preferencia-hacia-la-justicia-restaurativa-y-retributiva-y-su-relacion-con-el-nivel-de-competencia-moral/#tab-id-2>
- Macedonio Hernández, C; y Carballo Solís, L. (2020). La justicia restaurativa como uno de los fundamentos para la reparación del daño por el delito causado a la víctima u ofendido. IUS. *Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla A.C.*, 14(46). 307-328. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=293265423017>
- Michel, J., y Roa, D. (2020). Reparar la Ofensa. *Ideas y Valores*, 174. 173-186. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=80966797009>
- Nanclares Márquez, J., y Gómez Gómez, A. (2017). La reparación: una aproximación a su historia, presente y prospectivas. *Civilizar. Ciencias Sociales y Humanas*, 17(33). 59-79. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=100254730004>

- Peñafiel Gallegos, A., Portalanza, A., Espinoza Samaniego, C., Merino Salazar, P., y Gómez García, A. (2018). Mortalidad y Años de Vida Potencialmente Perdidos por Accidentes de Tránsito en Ecuador. *CienciAmérica: Revista de divulgación científica de la Universidad Tecnológica Indoamérica*, 7(1). 11-21. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6250912.pdf>
- Ríos, L. (2020). La reparación de las víctimas: su confinamiento dentro del marco de la Justicia Transicional. *Revista Derecho del Estado*, núm. 47. 255-285. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=337665974008>
- Rivero Evia, J. (2020). La autopuesta en peligro de la víctima como factor atenuante de la responsabilidad civil. *Revista IUS*, 14(46). 345-366. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=293265423019>
- Rodríguez, A. (2015). Indemnización por causa de muerte: Análisis de los ordenamientos jurídicos inglés y español. *InDret, Revista de Análisis del Derecho*, 2. 1-53. Recuperado de: https://indret.com/wp-content/themes/indret/pdf/1138_es.pdf
- Trejos Robert, S. (2019). La masacre en carretera: recuento estadístico de las víctimas y política pública costarricense. *Derecho Penal y Criminología*, 40(109). 123-161. Recuperado de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7726819.pdf>
- Vargas, P., Flores, E., Delgado, O., y Vargas, P. (2021). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable concurrente. *Dominio de las Ciencias*, 7(2). 87-104. Recuperado de: <https://dominiodelasciencias.com/ojs/index.php/es/article/view/1784>
- Vélez-Jaramillo, D., Lugo-Agudelo, L., Cano-Restrepo, B., Castro-García, P., y García-García, H. (2016). Costos de atención y rehabilitación de pacientes con lesiones por accidentes de tránsito en el mundo. *Revista Facultad Nacional de Salud Pública*, 34(2). 220-229. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=12045638011>
- Zenobi, D. (2021). El sufrimiento como valor: expertise y compromiso en las reparaciones económicas a las víctimas de una “tragedia” argentina. *Revista Colombiana de Antropología*, 57(1). 71-97. Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=105067004>