

## **Medidas alternativas en delitos por muerte culposa en materia de tránsito, su aplicación y efectividad**

### **Alternative measures in wrongful death crimes in traffic matters, their application and effectiveness**

*Soledad Paulette Montesinos Vega*<sup>1</sup>

*Daniela Estefanía Viteri Proaño*<sup>2</sup>

*Armando Rogelio Durán Ocampo*<sup>3</sup>

#### **Resumen**

Dos cuestiones básicas conducen a investigar acerca de las alternativas sobre las decisiones que han de adoptarse en relación con el infractor cuando ha provocado la muerte culposa de otra persona en ocasión de conducir un vehículo. Sin desconocer la gravedad del resultado, lo cierto es que la privación de libertad como pena, generalmente impuesta en estos casos, es sumamente riesgosa e inefectiva en las sociedades modernas. En la mayor parte de los asuntos de este tipo, el autor del delito no es una persona que manifieste una conducta desajustada. De otra parte, los familiares de las víctimas aun cuando padezcan del dolor y sufrimiento que provoca la muerte repentina en accidentes, podrían aceptar otros mecanismos más efectivos para la reparación de los daños y perjuicios causados. Lo que, si bien no restablecería totalmente la afectación, al menos, evitaría el internamiento de un infractor que no lo necesita para comprender las consecuencias desfavorables de su actuar. El estudio tuvo como objetivo evaluar las alternativas para evitar que el culpable de la muerte culposa de tránsito tenga que cumplir una pena en un

---

<sup>1</sup> Carrera de Derecho de la Universidad técnica de Machala. Ecuador. E-mail: [smontesin1@utmachala.edu.ec](mailto:smontesin1@utmachala.edu.ec)  
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5090-9245>

<sup>2</sup> Carrera de Derecho de la Universidad técnica de Machala. Estudiante de la Universidad Técnica de Machala. Ecuador. E-mail: [dviteri3@utmachala.edu.ec](mailto:dviteri3@utmachala.edu.ec) ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-8235-0618>

<sup>3</sup> Profesor Titular de la Universidad Técnica de Machala. Ecuador. E-mail: [aduran@utmachala.edu.ec](mailto:aduran@utmachala.edu.ec) ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9524-0538>



centro de rehabilitación social. Se utilizaron métodos teóricos como el histórico, exegético, el razonamiento lógico deductivo, análisis y síntesis, entre otros, los que arrojaron como resultado la posibilidad de utilizar la conciliación o mediación entre el infractor y los familiares de las víctimas para la reparación integral e imponer otras penas subsidiarias o alternativas que no impliquen internamiento.

*Palabras clave:* accidente de tránsito, conciliación, mecanismos alternativos, muerte culposa, reparación integral

### **Abstract**

Two basic issues lead to investigating alternatives regarding decisions that must be made concerning the offender when they have caused the negligent death of another person while driving a vehicle. While not underestimating the seriousness of the outcome, it is true that imprisonment as a penalty, generally imposed in these cases, is highly risky and ineffective in modern societies. In most cases of this type, the perpetrator of the crime does not exhibit maladaptive behavior. Furthermore, the victims' families, even while suffering from the pain and suffering caused by sudden death in accidents, might accept other more effective mechanisms for repairing the damages incurred. Although this would not completely restore what was lost, it would at least prevent the internment of an offender who does not need it to understand the unfavorable consequences of their actions. The study aimed to evaluate alternatives to prevent those guilty of negligent vehicular homicide from serving a sentence in a social rehabilitation center. Theoretical methods were employed, such as historical, exegesis, logical deductive reasoning, analysis, and synthesis, among others. The results indicated the possibility of utilizing conciliation or mediation between the offender and the victims' families for comprehensive reparation and imposing other subsidiary or alternative penalties that do not involve internment.

*Keywords:* traffic accident, conciliation, alternative mechanisms, wrongful death, comprehensive repair

### **Introducción**

Los temas relacionados con la accidentalidad en tránsito no dejan de ocupar amplios espacios en los medios de comunicación y, dentro de ello, el número de muertes provocadas constituye una de las más fuertes preocupaciones, sin embargo, emergen otras situaciones no menos complejas que es necesario darles solución como son la cantidad excesiva de asuntos de tránsito a los que tiene que enfrentarse la vía judicial, el excesivo rigor de las penas de privación de libertad que prevé el Código Orgánico Integral Penal (2014) para este tipo de infracciones y sus consecuencias reales en Ecuador, las cuales han derivado en masacres carcelarias que han provocado un perenne dolor y sufrimiento en los familiares de los que cumplen privación de libertad por delitos y contravenciones de tránsito (Pontón, 2022).

A pesar de que la accidentalidad en el Ecuador, como en otras partes del mundo, constituye una de las principales causas de muerte, se conoce que se está en presencia de hechos imprudentes. Estas conductas, así como el resto de las infracciones penales de tránsito son sometidas a conocimiento de los jueces en el territorio ecuatoriano, con lo cual se sobrecargan los juzgados, cuando en realidad, deberían centrarse en solucionar los problemas y atentados más graves que se cometen en la sociedad. Situaciones como la criminalidad organizada, el lavado de activos y los hechos de corrupción merecen una rápida respuesta de los órganos de justicia, sin embargo, en la práctica son pocas las sentencias condenatorias que se dictan para estos ilícitos tan graves, mientras los jueces se encuentran ocupados en casos relativos a infracciones de tránsito.

Una de las cuestiones fundamentales que se debe tener en cuenta cuando se trata de infracciones de tránsito es que son conductas culposas, es decir, que el autor no quiere el resultado ni actúa voluntariamente para alcanzarlo, sino que incumple un deber objetivo de cuidado, por lo cual la reprochabilidad de su comportamiento es menor desde el punto de vista social, salvo por parte de familiares o amistades de las víctimas. En sentido general, este es un punto de partida válido para entender razonable que los infractores de tránsito no deberán ser reprimidos con privación de libertad, sobre todo en un país como el Ecuador, donde se consagra constitucionalmente un principio de mínima intervención penal (Asamblea Nacional, 2008).

De los postulados relacionados con la aplicación del Derecho Penal mínimo para solucionar los conflictos que se generan dentro de la sociedad es que se extrae la idea de no imponer privación de libertad por delito de tránsito, cuando no haya existido consumo de alcohol o sustancias psicotrópicas, pues el carácter fragmentario y de ultima ratio de esta esfera indica no escoger la forma más violenta de reacción estatal ante una infracción culposa porque tiene como consecuencia privar a las personas de un bien muy preciado: la libertad. La intervención del poder estatal a través del ius puniendi solo se justifica cuando sea absolutamente indispensable para proteger los bienes jurídicos fundamentales ante los atentados más graves contra la sociedad y, como expresara Hernández (2018) para el mantenimiento de su organización política en un sistema democrático.

El Derecho Penal Mínimo, como modelo ideal, trae aparejada la necesidad de encontrar nuevas fórmulas o criterios para limitar el poder punitivo del Estado. En tal sentido, Silva (2017) señala que el Derecho Penal debe utilizarse solo en casos extraordinariamente graves (carácter fragmentario) y cuando no haya más remedio por haber fracasado otros mecanismos de protección menos gravosos para la persona (naturaleza subsidiaria). Por su parte, Muñoz (2001),

señala que el Principio de Mínima intervención: “Limita la intervención penal, es el carácter fragmentario del Derecho Penal, significa que no sanciona todas las conductas lesivas de bienes jurídicos a los que protege sino solamente los ataques más graves” (p. 56). Mientras tanto Gómez y Guzmán (2016) señalan que la pena debe aplicarse, “solo en aquellos eventos donde sea verdaderamente necesario, por haber fracasado otros instrumentos previos de control que deben ocuparse ordinariamente de regular actividades específicas” (p. 49).

La función protectora del Derecho Penal pasa a desempeñar un papel subsidiario en el ámbito jurídico y, este particular debe ser tenido en cuenta por el legislador ecuatoriano para que no se revele una contradicción entre los principios expuestos en el Código Orgánico Integral Penal (2014) en su parte general y, la tipificación de las conductas en la parte correspondiente a la descripción de los delitos y contravenciones. Se aprecia en el Código Orgánico Integral Penal (2014) un exceso de tipos penales y un régimen de sanciones centrado en la pena privativa de libertad y al respecto, la línea de pensamiento que se desea transmitir en este estudio es que el Estado pueda proteger la vida, los bienes y derechos de las personas por medios menos costosos, que promuevan la paz y la armonía social.

El Derecho Penal es de ultima ratio, por lo que se entiende recomendable encontrar mejores alternativas que la sanción privativa de libertad para este tipo de infractores que han provocado un resultado dañoso a título de culpa, aun en aquellos casos en que se haya producido la muerte de la víctima. Es necesario seguir determinadas líneas que conduzcan a la reparación integral de los familiares de las víctimas como medida para solventar los conflictos que subsistan entre las personas después del fatal accidente de tránsito. Respecto a la aplicación excepcional del Derecho Penal, el Papa Francisco en el Congreso Mundial de la Asociación Internacional de Derecho Penal Vaticano (2019) señala que:

En cada crimen hay una parte lesionada y hay dos enlaces dañados: el de la persona responsable del crimen con su víctima y el del perpetrador con la sociedad. El mal no justifica la imposición de otro mal como respuesta. Se trata de llevar justicia a la víctima, no de ejecutar al agresor. Nuestras sociedades están llamadas a avanzar hacia un modelo de justicia basado en el diálogo, en el encuentro, de modo que siempre que sea posible, los lazos dañados por el crimen puedan ser restaurados y reparados. No creo que sea una utopía, pero ciertamente es un gran desafío. Un desafío que todos debemos enfrentar si queremos enfrentar los problemas de nuestra convivencia civil de manera racional, pacífica y democrática. (p. 1)

El presente estudio tuvo como objetivo evaluar las alternativas sobre las decisiones que han de adoptarse en relación con el infractor cuando ha provocado la muerte culposa como resultado de haber causado un accidente de tránsito. Para su cumplimiento se realizó una profunda revisión bibliográfica, se utilizó también el método exegético, el doctrinal, la comparación jurídica, el análisis y la síntesis y el razonamiento lógico deductivo. Los resultados obtenidos indican que debe utilizarse el Derecho Penal como ultima ratio en casos de tránsito, incluso cuando se produce la muerte por culpa y no existió consumo de drogas o de alcohol por parte del conductor del vehículo.

### **Desarrollo**

La muerte culposa de tránsito tiene lugar como consecuencia de un accidente. En consideración de Toscano (2005) el accidente constituye un hecho eventual e imprevisto que genera una desgracia o un daño. En tal sentido define “En materia de tránsito, accidente, es el suceso imprevisto producido por la participación de un vehículo o más, en las vías o carreteras y que ocasiona daños materiales o lesiones a personas y hasta la muerte de las mismas” (p. 1). Por

su parte señala García (1990) que el accidente es “todo suceso o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las cosas o en las personas y que, es causado con ocasión directa del empleo o uso de un vehículo motorizado o tracción animal o fuerza humana” (p. 301).

En este sentido, Racines y López (2016) exponen que un accidente de tránsito es un hecho que ocurre de forma inesperada en la vía y que es provocado por factores humanos, ya sea por el impacto entre vehículos u otros objetos materiales, o producto de las condiciones meteorológicas y en los que se producen lesiones, daños materiales e incluso, la muerte de personas. Los accidentes de tránsito se originan, generalmente, como resultado de infracciones de las regulaciones establecidas para la adecuada conducción de un vehículo, aunque esta no es la única causa que provoca la accidentalidad en tránsito, sino que existen otras como las derivadas de eventos de la naturaleza, muy frecuentes en el Ecuador.

Las infracciones del tránsito incluyen tanto delitos como contravenciones y se encuentran reguladas del artículo 371 al 392 del Código Orgánico Integral Penal (2014); específicamente el artículo 371 establece “son infracciones de tránsito las acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y seguridad vial” (p. 112) y se dividen en dos categorías, los hechos que ocasionan muerte, lesiones y daños materiales y las contravenciones de tránsito que incluyen un numeroso grupo, entre las cuales figuran conducir con llantas lisas, no uso del cinturón de seguridad, entre otras (Código Orgánico Integral Penal, 2014).

Las infracciones del tránsito tienen como bien jurídico protegido la seguridad colectiva y del tráfico vial, lo cual pretende, de hecho, que cada persona y los demás conductores puedan transitar con la tranquilidad de que no serán atropellados por los vehículos conducidos por otras personas que no respetan las leyes y reglamentos de tránsito o que suelen ser imprudentes al

conducir. Por tal razón, cuando se trata de infracciones de tránsito es necesario acudir al concepto: deber objetivo de cuidado.

El deber objetivo de cuidado forma parte de la descripción de la conducta típica que es objeto de este estudio, lo cual implica que se trata de delitos culposos e imprudentes. En el artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal (2014) se regula expresamente lo siguiente:

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

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

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

En caso de que el vehículo con el cual se ocasionó el accidente preste un servicio público de transporte será solidariamente responsable de los daños civiles la operadora de transporte y la o el propietario del vehículo, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente, respecto de la operadora.

La misma multa se impondrá a la o al empleador público o privado que haya exigido o permitido a la o al conductor trabajar en dichas condiciones. (p. 113)

En criterio de Zaffaroni et al. (2007) el tipo culposo “no individualiza la conducta por la finalidad, sino porque en esa finalidad se viola un deber de cuidado” (p. 455). Dada la forma en que se produce la conducta, el elemento más importante a esclarecer es el deber objetivo de cuidado. Sea por imprudencia, donde se produce un exceso de actuar o sea por negligencia, es decir, cuando existe falta de acto, lo cierto es que en ambos casos existe el incumplimiento de un deber objetivo de cuidado o un deber de cuidado violado. En criterio de Albán (2015) que existe imprudencia cuando las personas realizan los actos con ligereza y sin considerar los riesgos. La persona imprudente es aquella que al actuar no prevé las consecuencias desfavorables de sus acciones o las secuelas negativas de su conducta y actúa por impulso sin detenerse a evaluar las consecuencias que su acción u omisión puede acarrear.

La imprudencia es un concepto contrario a la prudencia que, según la Real Academia de la lengua española, la prudencia representa el buen juicio, la cautela, el discernimiento, la circunspección, es decir, la persona prudente es aquella que actúa de acuerdo a determinadas cualidades o virtudes (Real Academia Española, 2022). La persona imprudente regularmente carece de esta conducta o actúa con menosprecio respecto a los valores que representa una conducta mesurada, comedida o correcta.

Cuando se trata de deber objetivo de cuidado, se está haciendo referencia a un tipo penal abierto, es decir, que debe ser llenado, de manera específica, identificando cuál es el cuidado que debía tener la persona que se considera que incumple un deber objetivo de cuidado o cuál es la medida o regla que debía observar y no observó (Zaffaroni et al., 2007). No puede concluirse que es responsable una persona, sin especificar, de manera concreta, cuál es la regla que debió haber

cumplido para evitar el resultado, tal es el caso del conductor de un vehículo que, por infringir el deber objetivo de cuidado, provoca la muerte de otra persona en ocasión del tránsito.

Para la identificación de la conducta que debe ser calificada, debe entonces subsumirse el hecho en el tipo penal y, solo en el caso en que se pueda identificar cuál es la regla de cuidado que debió cumplir el conductor del vehículo podrá considerarse que ha cometido un delito o contravención. En tal sentido, cuando se va a tipificar una infracción del tránsito ocupa un lugar importante la interpretación del Reglamento a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Asamblea Nacional (2012) donde se establece la norma de cuidado que debería observar el conductor del vehículo al momento que se produjo el accidente y que no observó por imprudencia o negligencia.

El Código Orgánico Integral Penal (2014) regula también los casos de muerte producidos como resultado de un accidente, cuando el conductor del vehículo se encuentra en estado de embriaguez o ha consumido sustancias psicotrópicas, estupefacientes o preparados que las contengan. En tales supuestos, el artículo 376 tipifica esta conducta y, por supuesto la penalidad prevista para este delito es mucho más grave por el estado en que se encontraba el conductor al momento de cometer el delito, en cuyo caso se sanciona de 10 a 12 años de privación de libertad y se revoca definitivamente la licencia de conducción.

No puede ser valorada de la misma forma, la responsabilidad de la persona que por imprudencia provoca la muerte de otro sujeto sin haber ingerido bebidas alcohólicas y que no está bajo los efectos de ninguna sustancia psicotrópica o estupefaciente, que la de aquellas personas que se colocan voluntariamente en ese estado, aunque no fuera para cometer el delito. El tratamiento no es el mismo en ambos casos, aunque en ninguno de los supuestos, la persona quiere el resultado, pero como este se produce hay que responder por él.

El Código Orgánico Integral Penal Asamblea Nacional (2014) prevé otra conducta con resultado de muerte en las infracciones de tránsito. Se trata del tipo penal descrito en el artículo 378 sobre: “Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra” (p. 113). En este supuesto normativo se sanciona al 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, en cuyo caso será sancionado “con pena privativa de libertad de tres a cinco años” (Asamblea Nacional, 2014, p. 113).

En estos casos, la conducta que genera la muerte por imprudencia produce un impacto en la sociedad, porque la muerte es un hecho doloroso y, de otra parte, se genera un conflicto. En este sentido, Fuquen (2003) relaciona conflicto con los términos chocar, afligir, infligir; lo que conlleva a una determinada confrontación o problema, que implica a su vez una lucha, de alguna clase. Es por ello que la primera variante que se propone como alternativa para los casos de muerte culposa de tránsito es precisamente la utilización de los métodos alternativos de solución de conflictos, los cuales podrían evitar la pena privativa de libertad y solucionar el problema subsistente entre los familiares de o de los fallecidos y la persona responsable del accidente.

### ***Los métodos alternativos de solución de conflictos***

Los métodos alternativos de solución de conflictos (MASC) en la etapa moderna se han convertido en una oportunidad favorable para evitar la intervención del sistema penal en la solución de numerosas contiendas. Entre ellos, figura la conciliación penal prevista en el Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014), en su artículo 662 y siguientes, la cual posee características semejantes a la mediación. Tanto la mediación como la conciliación son

mecanismos de justicia restaurativa, a través de los cuáles se logra que las partes involucradas en el conflicto lleguen a un acuerdo y puedan alcanzar la paz y la armonía entre ambas.

La conciliación y la mediación se presentan como alternativas factibles para evitar el enjuiciamiento penal y la consecuente pena de privación de libertad que, regularmente, se impone en el Ecuador por infracciones de tránsito y, por la casi totalidad de los ilícitos penales. La muerte culposa producida por un accidente de tránsito junto a otras figuras delictivas no merece tener como consecuencia el internamiento en un centro de rehabilitación social, pues esta variante no ofrece solución a la prevención del delito y, de otra parte, aumenta los costos en el tratamiento reeducativo y los de justicia.

A través de la mediación “las partes en conflicto, asistidas por un tercero neutral buscan identificar opciones reales y alternativas viables para dirimir su controversia y llegar a un acuerdo que ofrezca soluciones de mutua satisfacción” (Vado, 2020, p. 380). Aunque los conceptos asociados a la mediación, conciliación penal o métodos alternativos parecieran modernos Naranjo (2022 citando a Vallejo Gema), señala:

Cuando aún no existía ningún tipo de justicia, era necesario impedir el uso de la fuerza entre quienes se enfrentaban por intereses contrapuestos. Lo más probable es que se intentase una solución pacífica recurriendo a un tercero que ayudase a ello. Tal vez, el pater familias actuaría como intermediador, quizá en un ritual religioso, actuando como negociador, conciliador o mediador. (p. 162)

En los Estados Unidos de América como resultado de la aplicación de formas excluyentes de acceso a la justicia, en la década del 70 del siglo XX se produce la aparición, clasificación e institucionalización de otras formas de tratar con los conflictos, llamadas alternativas respecto del litigio. En China, se utilizaron estas formas alternativas para solucionar conflictos desde la

antigüedad y, hasta la actualidad la mediación se sigue aplicando a través de los comités populares de conciliación (Instituto de Capacitación y Especialización Padre Hurtado, s/f.). En Ecuador, desde 1963 se regulan los medios alternativos de solución de conflictos en la Ley de Arbitraje Comercial, que “regulaba el sistema arbitral como medio idóneo para la solución de conflictos entre comerciantes” (Galindo, 2001, p.4).

Una de las causas que condujo a la búsqueda de la aplicación de los métodos alternativos de solución de conflictos en Ecuador, fue la lentitud e ineficiencia de los trámites en sede judicial. Por ello, la Ley de Arbitraje y Mediación Asamblea Nacional (2006) abrió paso para que la mediación se consolidara como institución idónea para la solución de conflictos y en el 2008, la Constitución de la República (2008) en el artículo 190 reconoce “el arbitraje, la mediación y otros procedimientos alternativos para la solución de conflictos” (p. 64). Estos procedimientos, según regula la Constitución, se aplican con sujeción a la ley, en materias en las que, por su naturaleza, se pueda transigir.

El Código Orgánico de la Función Judicial, Asamblea Nacional (2009) en su artículo 17, establece que los “diferentes medios alternativos de solución de conflictos indicados en la ley, constituyen una forma del servicio público” (p. 8). El Código Orgánico General de Procesos, Asamblea Nacional (2015) en su Título III, artículo 233, establece las formas extraordinarias de conclusión del proceso, indicando que “las partes podrán conciliar en cualquier estado del proceso” (p.89). El Código Orgánico Integral Penal (2014), desde el artículo 662 al 665, establece como mecanismo alternativo de solución de conflictos, la conciliación, de manera que procesalmente pudieran conciliarse, los casos de muerte culposa del tránsito.

La conciliación en criterio de Cabanellas (2006) “procura la transigencia de las partes, con el objeto de evitar el pleito que una de ellas quiere entablar” (p. 1). La conciliación está

considerada como un acuerdo entre las partes involucradas para evitar el juicio, es decir, se desarrolla un proceso con la participación de un tercero que ayuda a los contendientes a manejar el conflicto y a llegar a un pacto, a través del cual se resuelve el problema y de manera voluntaria ambas partes aceptan mutuamente ese acuerdo y se mantiene una relación armónica, pacífica y tranquila entre los implicados.

En la conciliación rigen los principios de “voluntariedad de las partes, confidencialidad, flexibilidad, neutralidad, imparcialidad, equidad, legalidad y honestidad” (p.216), según lo prevé expresamente el Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional, 2014). Particularmente, en los hechos de tránsito, para los cuales está prevista la posibilidad de que se pueda llegar a un acuerdo entre las partes, la conciliación se rige por la voluntariedad, pero cuando se ha producido la muerte o lesiones que dejan incapacidad permanente, la ley prohíbe expresamente conciliar, con lo cual el Estado se apodera del conflicto y frena la iniciativa privada.

La problemática que se suscita en los hechos de muerte culposa en accidentes de tránsito es que la ley expresamente prohíbe la conciliación. El Código Orgánico Integral Penal (2014), establece que se podrá conciliar solamente en materias transigibles como son los hechos sancionables hasta cinco años de privación de libertad, pero en los delitos de tránsito que traigan consigo la muerte o lesiones que causen incapacidad permanente, pérdida o inutilización de algún órgano, no procede la conciliación penal y, por supuesto, ningún otro modo alternativo de solución de conflictos como la mediación o negociación.

La conciliación constituye además una alternativa que responde a la justicia restaurativa, mediante la cual se logra el equilibrio entre la víctima y el victimario. Además, con ello se devuelve el conflicto a las partes y se alcanza la reparación a las víctimas. Para Vintimilla (2020) los acuerdos reparatorios, aunque dejaron de tener vigencia, existen experiencias positivas sobre

su aplicación en el Ecuador, de modo que esta posibilidad puede ser provechosa como alternativa ante hechos en que se produce la muerte por culpa en infracciones de tránsito.

Sobre la conciliación en los juicios de tránsito Mejía (2016) deja al descubierto la dificultad que genera para la justicia el traslado a sede judicial de este tipo de asuntos. Mientras López (2016), sostiene igual criterio respecto a su aplicación cuando se trate de daños materiales a terceros en tránsito. Refiere que la conciliación en estos casos constituye una herramienta eficaz, que conduce a la reparación integral y que descongestiona el sistema de tribunales. Mientras tanto, Vintimilla (2020) defiende la idea de “aplicar los métodos de solución de conflictos en el área penal, a través de la justicia restaurativa, de manera especial, la conciliación penal” (p. 5).

Desde esta perspectiva, Vintimilla (2020) abre las puertas al pensamiento crítico, dejando de lado las concepciones positivistas y enfocándose en las verdaderas causas de los problemas. Afirma, que está consciente que lo que plantea choca con las costumbres que tienen determinados grupos de personas de avivar las llamas de los problemas y que su propuesta se enfrenta a concepciones represivas del Derecho Penal (Vintimilla, 2020). Al analizar la problemática de la conciliación frente al deber ser y al ser del Derecho Penal afirma:

La satisfacción de la venganza individual, que es un sentimiento arcaico, hoy sobrevive en la forma de sentencia y cumplimiento de pena a pesar de que se le quiere dar otros matices, como decir que se trata de rehabilitar a quien delinque para devolverlo sano a la sociedad (p.73).

Pese a la prohibición normativa de la conciliación en infracciones de tránsito donde se cause la muerte a otra persona, en Ecuador se ha sostenido la tesis de que debería darse paso a la solución pacífica del conflicto cuando los familiares de las víctimas lo soliciten, con lo cual se

estaría ofreciendo una alternativa para solucionar el conflicto y, de otra parte, se evita tener que remitir a prisión a personas que no necesitan ser internadas para reeducarse pues, pueden comprender las consecuencias desfavorables de su actuar, sin necesidad de internamiento y a través de otras medidas no privativas de libertad.

### *Restauración en muerte culposa de tránsito*

La justicia restaurativa constituye una alternativa a los procesos judiciales y consolida la idea de reparar más y sancionar menos (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2006). Los programas, acciones, políticas y procedimientos de la justicia restaurativa son respetuosos de los intereses de las víctimas, los infractores, los miembros de la comunidad y de todos los interesados en el conflicto. La justicia restaurativa contribuye, desde la perspectiva de las Naciones Unidas (2006) a disminuir las cargas judiciales en el ámbito penal y permite a las partes buscar sus propias soluciones.

Un proceso restaurativo se define como todo proceso en que la víctima, el delincuente y, cuando proceda, cualesquiera otras personas o miembros de la comunidad afectados por un delito participen conjuntamente de forma activa en la resolución de las cuestiones derivadas del delito, por lo general con la ayuda de un facilitador. (p. 10)

Los programas de justicia restaurativa aplicados en casos de muerte culposa en accidente de tránsito propician un ambiente de tolerancia, inclusión y paz entre el infractor y los familiares de las víctimas, además de que tributan a la cultura de respeto a la diversidad y a las prácticas comunitarias responsables (Asamblea General de las Naciones Unidas, 2006). Esta variante, aplicada de manera correcta aportaría más a la sociedad que el encarcelamiento del autor del delito, pues en la realidad el cumplimiento de las penas privativas de libertad en Latinoamérica no ha dado muestras de su efectividad.

El Consejo de la Unión Europea, en el año 2001, indicó a los Estados miembros el deber de promover la mediación en conflictos criminales e implementar los mecanismos para alcanzar estos objetivos para el año 2006. La Asamblea General de Naciones Unidas (1985) adoptó la Declaración de Principios Básicos sobre Justicia para Víctimas del Delito y Abuso de Poder, que estableció los mecanismos informales para la resolución de disputas, incluyendo la mediación, el arbitraje y el derecho consuetudinario o las prácticas nativas, los cuales deben utilizarse, cuando sea adecuado, para facilitar la conciliación e indemnizar a las víctimas.

A partir de estos presupuestos se entiende que existe una relación entre justicia restaurativa, mediación y conciliación en Ecuador, como alternativas que pueden utilizarse para evitar la privación de libertad de quienes provoquen un resultado de muerte en tránsito de un modo imprudente. Con la justicia restaurativa y los métodos alternativos de solución de conflictos las personas tienen mayores posibilidades de sentir arrepentimiento, de transformar su conducta después de haber cometido un error, y les permite identificar, de mejor manera, los factores que provocan el delito y remediar el problema entre iguales.

El principio básico en que se sustenta la justicia restaurativa es reemplazar el sistema de justicia penal existente y que pueda utilizarse en cualquier etapa procesal. En Ecuador, en materia de tránsito, se aplicaron los medios alternativos de solución de conflictos, con el llamado acuerdo reparatorio, figura eliminada a partir de la vigencia del Código Orgánico Integral Penal (2014). Los acuerdos reparatorios son favorables para cumplir con la celeridad de los procesos, la disminución de las cargas procesales, y la atención y protección a las víctimas y sus familiares.

Llámesese acuerdo reparatorio, simplemente acuerdo o transacción y contando con un procedimiento como la mediación o la conciliación, lo que se intenta justificar es que constituye un mecanismo positivo, adecuado y proporcional para solucionar un conflicto en materia de

tránsito. Esto, con independencia de las medidas o penas o mecanismos de reparación que se puedan adoptar a partir de ese acuerdo. El acuerdo entre las partes contribuye a fortalecer el deber del Estado de garantizar a sus habitantes la paz y la seguridad en una sociedad democrática como manda la Constitución de la República del Ecuador (2008).

### *Penas alternativas y subsidiarias*

Es necesario reconocer en el punto relativo a sanciones alternativas y subsidiarias que Ecuador no ha logrado avanzar hacia la instauración de mecanismos efectivos en relación con la pena. Existe en el Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014), un sistema de sanciones enfocado exclusivamente en la privación de libertad, incluso en contravenciones, con lo cual, no puede reconocerse que exista una política criminal adecuada.

En el mundo se han implementado numerosos mecanismos sancionadores que no implican el internamiento en un centro de privación de libertad, lo cual ha permitido ofrecer un tratamiento penal diferenciado a los autores de delitos, toda vez que no es lo mismo ser sancionado por tráfico de drogas que por una infracción culposa de tránsito.

Para infracciones de tránsito puede plantearse la posibilidad de que se utilicen penas alternativas que no impliquen la imposición de la privación de libertad como puede ser el trabajo comunitario, remisión condicional de la pena, reclusión domiciliaria, suspensión de la licencia de conducción u otras, pero que no se apliquen además de la privación de libertad sino como pena única. También pueden preverse penas subsidiarias a la privación de libertad, ya sea trabajo correccional con internamiento, trabajo correccional sin internamiento o limitación de libertad, no previstas en el Código Orgánico Integral Penal, Asamblea Nacional (2014), hasta la actualidad.

En realidad, se considera que para sancionar los hechos de muerte culposa donde la persona no ha cometido el delito bajo los efectos de las sustancias psicotrópicas, estupefacientes o de la ingestión de bebidas alcohólicas, no debería internarse a la persona en un centro de privación de libertad. Por eso, se defiende la posibilidad de aplicar penas alternativas o subsidiarias, es decir, medidas no privativas de libertad que deberá incluir el legislador ecuatoriano a través de una reforma al Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional, 2014). La flexibilidad en el sistema de sanciones produciría un impacto positivo en las políticas rehabilitadoras del Ecuador.

Carece de sentido que se regulen en la legislación penal sanciones alternativas para disponerlas siempre, además de la privación de libertad. Una cosa es que fuera necesario imponer accesoriamente, por ejemplo, la suspensión de permiso para conducir, lo cual sería correcto porque en tal caso acompañaría a la pena principal. Sin embargo, el término sanciones alternativas debe representar la posibilidad de escoger una entre dos o más propuestas. En ese sentido, el juzgador tendría la posibilidad de utilizar una alternativa y no la privación de libertad en todos los casos (Avila et al., 2024).

Las sanciones subsidiarias, de otro lado, se sujetan al cumplimiento de determinada conducta o comportamiento del sujeto comisor durante el tiempo que se disponga por el juzgador. Se impone originalmente una pena privativa de libertad, pero la persona no se remite a un centro de privación de libertad, sino a un centro correccional que puede ser con internamiento o sin internamiento, pero nunca sería un régimen totalmente cerrado. En dependencia de su comportamiento durante el período de cumplimiento de la sanción, se dará por cumplida en la fecha de extinción o se revocará el beneficio si se incumple y el sancionado podrá ser remitido a

un centro de privación de libertad para que ejecute lo que le resta de la pena originalmente acordada (Avila et al., 2024).

El trabajo correccional sin internamiento como pena subsidiaria exige al condenado demostrar con su buena conducta ante el trabajo, la familia y en la comunidad que puede saldar su deuda con la sociedad, sin necesidad de internamiento en un centro de rehabilitación social y, de forma similar, a la limitación de libertad, pueden los jueces establecer determinadas condiciones durante el período de cumplimiento, que, de ser incumplidas, provocaría la revocación del beneficio y terminaría cumpliendo el resto de la pena en un centro de privación de libertad (Avila et al., 2024).

### **Conclusiones**

La conclusión más importante y válida del estudio realizado deriva en la posibilidad de conocer y resolver los conflictos de tránsito, incluido el caso de muerte culposa, fuera de las sedes judiciales o dentro de ella, pero mediante métodos alternativos de solución de conflictos. Esto sugiere que es factible realizar una propuesta que, definitivamente evite el encarcelamiento o la realización de una acusación penal, más bien se requiere una reparación integral a los familiares de las víctimas, las que pueden llegar a un acuerdo con el infractor, tal como se realiza en otros casos, a través de la mediación y de la conciliación.

Con el estudio realizado se muestra la posibilidad de aplicación de los métodos alternativos de solución de conflictos en los delitos de tránsito con resultado de muerte, de manera que se permita solucionar este tipo de asuntos a través de mecanismos que no impliquen, obligatoriamente, tener que llevar a juicio penal a una persona que ha cometido una infracción culposa, es decir, sin dolo y que, en realidad no necesita ser encarcelado para comprender las consecuencias desfavorables de su falta.

La búsqueda de alternativas al juzgamiento no solo se deriva de la conveniencia de disminuir las sobrecargas y excesos de trabajo que asumen los jueces en razón de sus competencias en infracciones de tránsito, sino de la necesidad de fomentar que los conflictos puedan ser resueltos sin litigio, a través de la conciliación penal que es el mecanismo aprobado en la materia, hasta ahora, para las conductas que están tipificadas en la ley como delito. La conciliación, tal como está concebida, se ajusta perfectamente para que los hechos de muerte culposa de tránsito sean solucionados mediante acuerdo.

Las penas subsidiarias de la privación de libertad y las sanciones alternativas deben ser aplicadas, de forma tal que no impliquen el internamiento de las personas responsables de las infracciones, donde deben incluirse los casos de los autores de delitos de muerte culposa de tránsito.

Las investigaciones jurídicas sobre el sistema de penas y su efectividad en el Ecuador deben dirigirse en el futuro a elaborar propuestas que permitan realmente aplicar mínimamente el Derecho Penal utilizando, en mayor grado, la mediación, la conciliación y medidas que satisfagan a los perjudicados o víctimas del delito y que no representen exclusivamente el cumplimiento de una pena privativa de libertad.

### Referencias

- Albán Gómez, E. (7 de 2015). *Manual de Derecho Penal Ecuatoriano*.  
<https://estudiantesecuatorianosderecho.files.wordpress.com/2015/07/manual-de-derecho-penal-ecuatoriano-dr-ernesto-alban-gomez.pdf>
- Asamblea General de las Naciones Unidas. (1985). *Declaración sobre los principios fundamentales de justicia para las víctimas de delitos y del abuso de poder*. Resolución 40/34. [https://legal.un.org/avl/pdf/ha/dbpjvcap/dbpjvcap\\_ph\\_s.pdf](https://legal.un.org/avl/pdf/ha/dbpjvcap/dbpjvcap_ph_s.pdf)

Asamblea General de las Naciones Unidas. (2006). *Oficina contra la droga y el delito*. Manual sobre Programas de Justicia Restaurativa. [https://www.unodc.org/documents/justice-and-prison-reform/Manual\\_sobre\\_programas\\_de\\_justicia\\_restaurativa.pdf](https://www.unodc.org/documents/justice-and-prison-reform/Manual_sobre_programas_de_justicia_restaurativa.pdf)

Asamblea Nacional de la República de Ecuador. (10 de febrero de 2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Registro Oficial Suplemento 180. [https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/05/abr16\\_CODIGO-ORGANICO-INTEGRAL-PENAL-COIP.pdf](https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/05/abr16_CODIGO-ORGANICO-INTEGRAL-PENAL-COIP.pdf)

Asamblea de la República de Ecuador. (14 de diciembre de 2006). *Ley de Arbitraje y Mediación. Ley de Arbitraje y sus Reformas*. Registro Oficial 417. <https://www.registroficial.gob.ec/edicion-especial-no-1079/>

Asamblea Nacional de la República de Ecuador. (20 de octubre de 2008). *Constitución de la República del Ecuador*. <https://www.defensa.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2021/02/Constitucion-de-la-Republica-del-Ecuador-2021.pdf>

Asamblea Nacional de la República de Ecuador. (22 de mayo de 2015). *Código Orgánico General de Procesos*. Registro Oficial Suplemento 506. <https://www.ces.gob.ec/lotaip/2021/Abril/COGEP.pdf>

Asamblea Nacional de la República de Ecuador. (9 de marzo de 2009). *Código Orgánico de la Función Judicial*. Registro Oficial Suplemento. Última modificación: 22-may.-2015. [https://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/normativa/codigo\\_organico\\_fj.pdf](https://www.funcionjudicial.gob.ec/www/pdf/normativa/codigo_organico_fj.pdf)

Avila Urdaneta, J., Fuentes Aguila, M. R., & Patiño, J. C. (2024). Crisis de la privación de libertad. Penas alternativas y subsidiarias. *Revista de Ciencias Económicas, Jurídicas y Administrativas*, 7(12), 82-102. <https://kairos.unach.edu.ec/index.php/kairos/article/view/333/275>

Cabanellas de las Cuevas, G. (2006). *Diccionario Jurídico Elemental*. Heliasta.

[https://biblioteca.corteidh.or.cr/engine/download/blob/cidh/168/2021/11/74898\\_2.pdf](https://biblioteca.corteidh.or.cr/engine/download/blob/cidh/168/2021/11/74898_2.pdf)

Fuquen Alvarado, M. (2003). Los conflictos y las formas alternativas de resolución. *Tabula rasa*.

*Revista de Humanidades*, (1), 265-278. <https://www.redalyc.org/pdf/396/39600114.pdf>

Galindo Cardona, Álvaro. (2001). Origen y desarrollo de la Solución Alternativa de Conflictos en Ecuador. *Iuris dictio*, 4(2), 123-127. Organización de Estados Americanos.

<https://revistas.usfq.edu.ec/index.php/iurisdictio/article/view/561>

García Falconi, J. (1990). *El juicio por accidentes de tránsito*. Quito: Jurídica del Ecuador.

Gómez Pavajeau, C. A., & Guzmán Díaz, C. A. (2016). *La oportunidad como principio complementario del Proceso Penal*. Bogotá: Nueva Jurídica.

Hernández Quito, J. V. (2018). *Reforma al principio de oportunidad en base al principio de mínima*. [Tesis de titulación], Universidad Central de Ecuador.

<http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/17625/1/T-UCE-0013-JUR-004-P.pdf>

Instituto de Capacitación y Especialización Padre Hurtado. (s/f.). *Manual de Mediación familiar*.

<https://www.iceph.cl/wp-content/uploads/2021/11/Manual-Mediacion-Familiar.pdf>

López Ayala, S. E. (2016). *La conciliación en materia de tránsito con daños materiales a terceros*. Universidad Católica de Santiago de Guayaquil:

<http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/7192/1/T-UCSG-PRE-JUR-DER-MD-63.pdf>

Mejía Hurtado, V. D. (2016). *El procedimiento directo en los delitos de tránsito con lesiones y su incidencia en el principio de celeridad, en las causas tramitadas en la Unidad Judicial Penal con sede en el cantón Riobamba, periodo de agosto del 2014 a marzo del 2015*.

[Tesis de titulación], Universidad Nacional de Chimborazo.

- <http://dspace.unach.edu.ec/bitstream/51000/3197/1/UNACH-EC-FCP-DER-2016-0061.pdf>
- Muñoz Conde, F. (2001). *Introducción al Derecho Penal*. Euro Editores.  
[https://bibliotecavirtualceug.files.wordpress.com/2017/06/introduccion\\_derecho\\_penal\\_conde.pdf](https://bibliotecavirtualceug.files.wordpress.com/2017/06/introduccion_derecho_penal_conde.pdf)
- Naranjo Vallejo, J. P. (2022). *Antecedentes históricos de los Métodos Alternativos de Resolución de Conflictos (MASC): Aportes desde el Derecho Romano*.  
<https://una.uniandes.edu.co/images/VOL7NUM1/Naranjo2022.pdf>
- Pontón, D. (2022). Las nuevas cárceles en Ecuador: un ecosistema para la reproducción del crimen complejo. *Revista de Ciencias Sociales y Humanas*, (37), 173-199.  
<https://universitas.ups.edu.ec/index.php/universitas/article/view/6247>
- Racines Vargas, P., & López Constante, L. O. (2016). *Estudio de los Procesos Técnicos de Peritajes en la Accidentabilidad Vehicular en el Distrito Metropolitano de Quito*. [Tesis de titulación], Facultad de Mecánica Automotriz. UIDE.  
<https://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/1733/1/T-UIDE-1285.pdf>
- Real Academia Española. (2022). *Diccionario de la lengua española*. <https://dle.rae.es/prudencia>
- Silva Sánchez, J. (2017). *Eficiencia y Derecho Penal*. *Anuario de Derecho Penal*. IB de F.
- Toscano Vizcaíno, S. (2005). *¿Qué es un accidente de tránsito?*  
<https://derechoecuador.com/queacutec-es-un-accidente-de-traacutensito/>
- Vado Grajales, L. O. (2020). *Medios alternativos de resolución de conflictos*.  
<https://cejamericas.org/wp-content/uploads/2020/09/7nuevo.pdf>
- Vaticano, Sala Regia. (2019). *Discurso del Santo Padre Francisco en el Congreso Mundial de la Asociación Internacional de Derecho Penal*.

[https://www.vatican.va/content/francesco/es/speeches/2019/november/documents/papa-francesco\\_20191115\\_diritto-penale.html](https://www.vatican.va/content/francesco/es/speeches/2019/november/documents/papa-francesco_20191115_diritto-penale.html)

Vintimilla Moscoso, M. X. (2020). *La Conciliación en el Código Orgánico Integral Penal*.

[Tesis de titulación], Universidad Andina Simón Bolívar.

<https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/7287/1/T3171-MDP-Vintimilla-La%20conciliacion.pdf>

Zaffaroni, E. R., Sloka, A., & Alagia, A. (2007). *Manual de Derecho Penal*. Buenos Aires.

Ediar.

[https://www.zonalegal.net/uploads/documento/ManualdeDerechoPenalParteGeneral\(Ed22006\)\(1\).pdf](https://www.zonalegal.net/uploads/documento/ManualdeDerechoPenalParteGeneral(Ed22006)(1).pdf)