



FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS

ESCUELA DE DERECHO

**PROPORCIONALIDAD DE LA PENA DE PRIVACIÓN DE LIBERTAD EN LOS
DELITOS DE TRÁNSITO EN EL COIP.**

Trabajo de graduación previo a la obtención del título de:

ABOGADA DE LOS TRIBUNALES DE JUSTICIA DE LA REPÚBLICA.

Autora: Lizbeth Fernanda Galarza Guaicha

Directora: Dra. Julia Elena Vázquez Moreno

Cuenca - Ecuador

2018

DEDICATORIA

El presente trabajo de tesis dedico a: mis padres, gracias a su amor, paciencia, esfuerzo y trabajo. Mi padre asentó en mí las bases de esta carrera, siendo un gran profesional del derecho. A mamá por ser un ejemplo personal y profesionalmente; y, ser un constante apoyo, en todo en mi vida.

A las mujeres más importantes de mi vida; Bethy, Katherine, Erika y Sofía, mujeres fuertes, invencibles y poderosas, de las que cada día aprendo algo nuevo.

AGRADECIMIENTO

A la Universidad del Azuay, en especial a la Facultad de Ciencias Jurídicas, a mis profesores de la carrera de Derecho, que sembraron en mí, la semilla del amor por mi carrera.

A mi profesora de Derecho Procesal Penal, Dra. Julia Elena Vázquez, por los conocimientos impartidos dentro de las aulas de clase; y, por su apoyo dentro de este proceso de trabajo de tesis como mi tutora.

RESUMEN

La libertad, la facultad más importante del ser humano, debería arrebatarse únicamente cuando las circunstancias lo ameriten.


Las sanciones penales, no deberían ser un medio para combatir el delito, pues constituyen sanciones a comportamientos que ponen en riesgo bienes jurídicos de trascendental importancia.

En los delitos culposos de tránsito, el autor no actúa bajo el designio de causar daño, por lo que esta persona no constituye un peligro para la sociedad.

El COIP, regula los delitos culposos de tránsito; y, puesto que en materia penal rige el principio de legalidad, se debería incorporar a este cuerpo normativo, la posibilidad de obtener medidas alternativas a la privación de libertad. Efectivizando ciertos principios, como el principio de proporcionalidad y de *Ultima Ratio*.

ABSTRACT

Freedom is the most important faculty of the human being and should be deprived only under certain circumstances. Criminal sanctions should not be used as a way to fight crime because they constitute sanctions for behaviors that put at risk legal rights of transcendental importance. The author of negligent traffic crimes did not act under the intention of causing harm, so this person did not constitute a danger to society. The COIP regulated the traffic offenses and should incorporate the possibility of applying alternative measures to the deprivation of liberty, since in criminal matters the principle of legality governs. This would affect certain principles such as the principle of proportionality and Ultima Ratio.



Translated by

Ing. Paul Arpi

Tabla de contenido

INTRODUCCION.....	7
CAPÍTULO I.....	9
1.- Delitos de Tránsito.....	9
1.1 Problema Social.....	9
1.2 Regulación en la LOTTTSV	14
1.3 Regulación en el COIP	27
1.4 Procedimiento en el COIP.....	36
1.5 Penas en materia de Tránsito.....	38
CAPITULO II.....	43
2.- Procedimientos y Medios Alternativos aplicables a los delitos de tránsito en el COIP.....	43
2.1 Procedimiento Abreviado en el COIP	43
2.2 Conciliación.....	49
CAPITULO III	54
3.- Privación de Libertad en los Accidentes de Tránsito con resultado muerte.....	54
3.1 Proporcionalidad desde el punto de vista constitucional.....	54
3.2 Derecho Penal Moderno y Derecho Penal Clásico.....	59
3.3 Análisis de Mecanismos Sustitutivos a la Pena de Privación de Libertad	65
3.4 Derechos de las víctimas en los delitos de tránsito	69
CAPÍTULO IV	73
4.1.- CONCLUSIONES	73
4.2.- RECOMENDACIONES	76

INTRODUCCION

Proporcionalidad de la Pena De Privación de Libertad en los Delitos de Tránsito en el COIP.

El principio de proporcionalidad de las penas es un principio constitucional, nuestra Constitución de la República en el Capítulo Octavo bajo el Título Derechos de Protección, artículo 76, numeral 6 señala: “*La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.*”¹. El Código Orgánico Integral Penal, debe estar en armonía con la constitución, ya que esta constituye norma suprema dentro de nuestro orden jerárquico normativo.

En materia penal, rige el principio de legalidad, es decir el ejercicio del poder punitivo del Estado, debe regirse acorde a la ley vigente; y, puesto que es trabajo del legislador realizar normas que rijan las conductas de los ciudadanos, estas normas deben estar apegadas a varios principios, es por esto que, la legislación penal ecuatoriana, debe desarrollarse bajo ciertos principios del Derecho Penal, de esta manera se podrá disminuir el *Ius Puniendi* del Estado y evitar que las penas privativas de libertad, que son las sanciones que en su mayoría se atribuyen a las conductas penalmente relevantes, sean utilizadas como un método para combatir el delito.

El principio de *Ultima Ratio* y de mínima intervención penal, limita el poder punitivo del Estado, permitiendo que en ciertas materias y bajo ciertas circunstancias, se pueda llegar a acuerdos entre las personas dentro de un proceso y solucionar conflictos, sin la necesidad

¹ Constitución de la República del Ecuador. Asamblea Constituyente. (Constitución de la República del Ecuador, 2009)

de llegar a la pena privativa de libertad, siempre y cuando no se afecte la paz social y que la persona procesada no presente un peligro para la sociedad.

El presente trabajo, trata el problema social, referente a los delitos de tránsito, ya que se trata de delitos culposos, donde no se desea el resultado por parte del autor del delito, más bien, son delitos resultados de accidentes, que no pueden ser previstos con anterioridad.

Es por esto que se debe analizar por parte del legislador, si la pena privativa de libertad es el medio óptimo para sancionar este tipo de delitos, considerando que ninguna persona está exenta de sufrir un accidente de tránsito, muchas veces causado por factores externos como daños en la máquina de un vehículo o las vías en mal estado.

El Estado ecuatoriano al promover una cultura de paz, debería contemplar dentro de su legislación penal medidas alternativas a la privación de libertad, de esta manera, se indemniza real y efectivamente a la víctima y no se atribuye una pena privativa de libertad a una persona que no constituye un peligro para la sociedad, evitando aislarla de los centros de rehabilitación social, que bajo nuestra realidad social lamentablemente, si constituyen un peligro para las personas que se encuentran internas en estos centros.

CAPÍTULO I

1.- Delitos de Tránsito

1.1 Problema Social

En el presente proyecto de investigación se pretende identificar el problema social que vive nuestro país, tanto transeúntes como conductores, respecto a los accidentes de tránsito, en cuanto a la imposición de las penas, si estas, están o no cumpliendo con su finalidad, considerando que a luces de la teoría del fin de la pena, referida al fin del Derecho Penal, se manejan tres conceptos importantes que deben ser analizados si se cumple o no con la finalidad de cada una: 1) La teoría de la retribución, 2) La teoría de la prevención especial y 3) La teoría de la prevención general. La primera concepción, con retribución se refiere a:

El sentido de la pena no en la persecución de alguna finalidad socialmente útil, sino que, por medio de la imposición de un mal, la culpabilidad que el autor carga sobre sí mismo como consecuencia de su hecho es retribuida, compensada, expiada en forma justa² (p.16).

La segunda concepción de la prevención especial, se refiere a la pena como “la misión de la pena es únicamente disuadir al autor de futuros hechos punible”³. Y finalmente, la última concepción de la prevención general habla acerca de la pena como una influencia sobre la generalidad, a la cual se le debe enseñar a través de la amenazas penales y de la ejecución

² Roxin C, Beloff M, Magariños M, Ziffer P, Bertoni E, Ríos R. Determinación Judicial de la Pena, Editores del Puerto s. r. l, Buenos Aires, 1993, p. 16. (Roxin, y otros, 1993)

³ Roxin C, Beloff M, Magariños M, Ziffer P, Bertoni E, Ríos R. Determinación Judicial de la Pena, Editores del Puerto s. r. l, Buenos Aires, 1993, p. 20. (Roxin, y otros, 1993)

de las penas lo relativo a las prohibiciones legales, y disuadirla de su infracción⁴. De esta manera, en cuanto a la pena, se debe analizar si se cumple o no, con la prevención general y especial y si es adecuada o no la pena de privación de libertad, en los delitos culposos por accidentes de tránsito.

Junto a la imposición de una pena debe ir la reparación a las víctimas, así el sistema legal, considera importante la reparación integral a estas, es decir, una reparación material e inmaterial, importantes desde un punto de vista no solo penal sino también constitucional.

En la provincia del Azuay, el total siniestros de tránsito desde enero del 2017 hasta septiembre del año en mención corresponde a la cifra de 1092⁵ accidentes. A nivel nacional el total de provincias arroja una cifra de 21,532⁶, desde enero a septiembre del año 2017, cantidades que van en aumento respecto a fallecidos por accidentes de tránsito se tienen las siguientes cantidades: en la provincia del Azuay desde enero del 2017 hasta septiembre del mismo año 62⁷ fallecidos y a nivel nacional un total de 1601⁸ fallecidos, cifras lamentables, razón por la que los legisladores han decidido abordar este problema

⁴ Roxin C, Beloff M, Magariños M, Ziffer P, Bertoni E, Ríos R. Determinación Judicial de la Pena, Editores del Puerto s. r. l, Buenos Aires, 1993, p. 25. (Roxin, y otros, 1993)

⁵ Agencia Nacional de Tránsito. (2017). Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.WkGgaONG0dU>. (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

⁶ Agencia Nacional de Tránsito. (2017). Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.WkGgaONG0dU>. (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

⁷ Agencia Nacional de Tránsito. (2017). Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.WkGgaONG0dU>. (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

⁸ Agencia Nacional de Tránsito. (2017). Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.WkGgaONG0dU>. (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

atribuyendo una pena de privación de libertad a la persona autora de un accidente de tránsito cuando haya el resultado muerte, mediante el Código Orgánico Integral Penal.

Mediante la imposición de una pena, el Estado ecuatoriano busca, a través del Código Orgánico Integral Penal, regular el ejercicio punitivo y preventivo del Estado, a través de la tipificación de ciertas conductas que lesionan bienes jurídicos y brindar una protección efectiva a los ciudadanos, mediante la función preventiva de las penas, acorde al Estado constitucional de derechos y justicia, a través de su poder coactivo y sancionador, que disminuyan aquellos comportamientos reprochables a los ciudadanos, ahora, se debe observar si esa finalidad se cumple. En cuanto a los accidentes de tránsito con resultado muerte, puesto que en correspondencia con cifras de la Agencia Nacional de Tránsito en el mes de enero del 2017 hubieron a nivel nacional 169⁹ fallecidos y en el mes de septiembre del 2017 según las últimas estadísticas oficiales hubieron 201¹⁰ fallecidos, por lo que podemos observar que las cifras van en aumento, cuando debería ser lo contrario o al menos ese es uno de los deberes del Estado.

Al observar este problema social, se prevé que no se cumple con una de las finalidades de la pena: la preventiva, ya que las cifras aumentan cuando deberían disminuir, más en el caso de los accidentes de tránsito y en correspondencia con el Código Orgánico Integral Penal el cual contempla la pena de privación de libertad, para delitos culposos con resultado muerte, sin contemplar alternativa alguna.

⁹ Agencia Nacional de Tránsito. (2017). Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.WkGgaONG0dU>. (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

¹⁰ Agencia Nacional de Tránsito. (2017). Obtenido de <https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.WkGgaONG0dU>. (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

Es importante entender que los delitos de tránsito con muerte son involuntarios, es decir delitos culposos, por lo que no existe dolo o intención de causar daño, se trata de accidentes, para Tomás Gallat, *accidente* significa:

Acontecimiento fortuito que ocasiona un daño. Este puede provenir de un hecho de la naturaleza o de un acto del hombre, que produce consecuencias jurídicas, aunque no responsabilidad del tipo voluntario por no ser imputable a la voluntad del agente, ni siquiera en su aspecto de descuido o negligencia.¹¹

La Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 76 establece: “En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: ...6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.”¹²

Todas las normas que integran el ordenamiento jurídico, deben estar acorde con la Constitución, así el Código Orgánico Integral Penal, debe estar integrado por penas proporcionales a los delitos cometidos y de la misma manera contemplar medidas alternativas a la privación de libertad , ya que la privación de libertad debería ser de última ratio dentro de un Estado Constitucional de Derechos y Justicia; el legislador debe ante

¹¹ Lic. Tomás Gallat y Valencia, Delitos de Tránsito, Ed. PAC, S.A., 11aed. México, 1995, p.177. (Gallat, 1995)

¹² Constitución de la República del Ecuador. Asamblea Constituyente. (Constitución de la República del Ecuador, 2009)

todo, al dictar una norma, estudiar si esta cumple o no con su finalidad retributiva y preventiva, examinando de la misma manera el entorno social al que va destinado, ya que en varios países como el Ecuador, existe inseguridad en torno a los centros de privación de libertad. Al contar con medidas alternativas a la privación de libertad, se logra impedir que los ciudadanos autores de accidentes de tránsito no sufran los males que existen en las penitenciarias. Actualmente, con el Código Orgánico Integral Penal se mantiene la pena privativa de libertad como consecuencia que se atribuye a delitos de gravedad, no se ha considerado por el legislador, los elevados costos que acarrea la construcción y mantenimiento de los centros penitenciarios, incluso el débil sistema penitenciario y las violaciones de derechos que son noticia en el Ecuador, por esto se debe buscar otras medidas sancionadoras para ser aplicadas a ciudadanos de poca peligrosidad, sin alterar la paz social y la seguridad de las personas.

Finalmente, tras un accidente de tránsito con resultado muerte, más allá de la pena privativa de libertad o no, al autor de dicho accidente lo que realmente le corresponde es un resarcimiento integral a la víctima o víctimas. Si bien no se puede devolver la vida a una persona, el Estado debe imponer al autor de un accidente una indemnización, más allá de considerarlo como delincuente, se debe contemplar el deber moral que tiene un ciudadano para con otro, cuando ha sido el responsable de un accidente. El derecho a una indemnización es un derecho constitucional, el cual, al privar de su libertad a una persona, sin duda es difícil o imposible que lo cumpla.

Existen varios casos en los que, si bien la persona causante de un accidente de tránsito es privada de su libertad, no se da una reparación integral a las víctimas, generalmente son su familia: cónyuge, hijos o demás personas bajo su cuidado, por lo que se debe cuestionar si,

¿es realmente proporcional y justa la privación de libertad en los delitos culposos como lo son los accidentes de tránsito, tanto para la víctima como para el autor?

1.2 Regulación en la LOTTTSV

Actualmente la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, fue derogada conforme a la disposición derogatoria, décimo octava:

Deróguense del Título III denominado "De las Infracciones de Tránsito" constante en el Libro Tercero de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 398 de 07 de agosto de 2008, lo siguiente: el Capítulo I, el Capítulo II, el Capítulo III, el Capítulo IV, el Capítulo V, los artículos 149, 150, 151 y 152 del Capítulo VI, el Capítulo VIII, los artículos 160, 161, 162, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173 y 174 del Capítulo IX, los artículos 175 y 176 del Capítulo X; y los artículos 177, 178, 178.1 y 180 del Capítulo XI."¹³

En el Código Orgánico Integral Penal, con respecto a las infracciones de tránsito, tal como lo señala de la misma manera, la mencionada ley:

Capítulo III de las penas y su modificación Nota: Capítulo III con sus respectivos artículos del 123 al 125 derogados Disposición Derogatoria Décimo Octava de Ley No. 00, publicada en Registro Oficial Suplemento 180 de 10 de Febrero de 2014. Capítulo IV de los delitos de tránsito Nota: Capítulo IV con sus respectivos artículos del 126 al 137 derogados

¹³ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2008). Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf> (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

*Disposición Derogatoria Décimo Octava de Ley No. 00, publicada en Registro Oficial Suplemento 180 de 10 de Febrero de 2014. Capítulo V de las contravenciones Nota: Artículo 139 literal e) derogado por Ley No. 0, publicada en Registro Oficial 503 de 9 de Enero del 2009. Nota: Capítulo V con sus respectivas secciones y artículos del 138 al 146 derogados por Disposición Derogatoria Décimo Octava de Ley No. 00, publicada en Registro Oficial Suplemento 180 de 10 de Febrero de 2014.*¹⁴

Es el Código Orgánico Integral Penal, el cuerpo normativo que actualmente regula los delitos de tránsito y sus penas.

Sin embargo, es importante revisar cómo se encontraban regulados los delitos de tránsito anteriormente en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

La Ley Orgánica Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, fue promulgada en el año 2008, esta contemplaba las infracciones de tránsito, de la siguiente manera:

Art. 106.- Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo y debiendo ser previstas, pero no queridas por el causante, se verifican por negligencia, imprudencia, impericia o por inobservancia de las leyes, reglamentos, resoluciones y demás regulaciones de tránsito.

¹⁴ Código Orgánico Integral Penal. (2014). Asamblea Nacional. (Asamblea Nacional, 2014)

Anteriormente en la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial clasificaba a las infracciones de tránsito, de igual forma, como lo hace actualmente el Código Orgánico Integral Penal, es decir, en delitos y contravenciones.

De igual manera, las infracciones de tránsito eran consideradas culposas y el artículo 108 de la mencionada ley señalaba: “Las infracciones de tránsito son culposas y conllevan la obligación civil y solidaria de pagar costas, daños y perjuicios, por parte de los responsables de la infracción.”¹⁵

Finalmente, se debe recalcar que la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, al referirse a los accidentes de tránsito, en el Art. 110 señalaba dos tipos de excepciones, las cuales al darse en alguna situación eliminaba la punibilidad, estas eran: “Las infracciones de tránsito no serán punibles cuando fueren el resultado de caso fortuito o fuerza mayor debidamente comprobado.”¹⁶

Se debe analizar a qué se refería el legislador, con caso fortuito y fuerza mayor. Caso Fortuito hace referencia a algo que no se puede prever, aquello que tiene un resultado inevitable, según la Real Academia de la Lengua Española, consiste en aquel Suceso por lo común dañoso, que acontece por azar, sin poder imputar a nadie su origen.

¹⁷ Y fuerza mayor, es aquello que de la misma manera no se puede prever y puede tener incluso un origen externo a la voluntad o producido por un tercero.

¹⁵ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2008). Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf> (Agencia Nacional de Tránsito, 2017)

¹⁶ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2008). Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf> (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

¹⁷ Real Academia de la Lengua Española. (2017). Obtenido de <http://dle.rae.es/?id=7pG16he>. (Real Academia de la Lengua, 2018)

En cuanto a las penas aplicables, a los delitos y contravenciones de tránsito el Art. 123, establecía las siguientes: “ a) Reclusión; b) Prisión; c) Multa; d) Revocatoria, suspensión temporal o definitiva de la licencia o autorización para conducir vehículos; e) Reducción de puntos; f) Trabajos comunitarios.”¹⁸

Las penas señaladas anteriormente, eran aplicadas según el tipo de delito o contravención cometido, en cuanto a los delitos, las penas que contemplaba la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, se encontraban en el capítulo cuarto, que se refería a los delitos de tránsito, de la siguiente manera:

Tabla 1

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

¹⁸ Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (2008). Obtenido de <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf> (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

<p>Artículo 127</p>	<p>Quien ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias: a) Negligencia; b) Impericia; c) Imprudencia; d) Exceso de velocidad; e) Conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo; f) Inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.</p>	<p>Prisión de tres a cinco años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo y multa de veinte (20) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.</p>
<p>Artículo 128.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El contratista y/o ejecutor de una obra que por negligencia 	<ul style="list-style-type: none"> • Prisión de tres a cinco años, multa de veinte (20)

	<p>o falta de previsión del peligro o riesgo en la ejecución de obras en la vía pública, ocasione un accidente de tránsito del que resulten muerta o con lesiones graves una o más personas.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Si las obras hubieren sido ejecutadas mediante administración directa por una institución del sector público. 	<p>remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y el resarcimiento económico por las pérdidas producidas por el accidente.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 al funcionario responsable directo de la obras.
Artículo 129	<ul style="list-style-type: none"> • Quien ocasione un accidente de tránsito 	<ul style="list-style-type: none"> • Prisión de uno a tres años, suspensión de

	<p>del que resulte la muerte de una o más personas, y en el que se verifique que la circunstancia del accidente se debió a cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor, con sujeción a los parámetros específicos establecidos en el Reglamento a esta Ley.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El empleador que hubiere exigido o permitido al conductor trabajar en dichas condiciones. 	<p>la licencia de conducir por igual tiempo, multa de quince (15) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prisión de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por igual tiempo, multa de quince (15) remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.
--	--	--

<p>Artículo 130</p>	<p>Quien condujere un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encontrare suspendida temporal o definitivamente, y causare un accidente de tránsito de donde resulten sólo daños materiales que no excedan de seis remuneraciones básicas unificadas.</p>	<p>Multa de cinco remuneraciones básicas unificadas para los trabajadores en general. En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión y la revocatoria definitiva de su licencia de conducir.</p>
<p>Artículo 131</p>	<p>Quien causare un accidente de tránsito del que resulte herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad física para efectuar sus tareas habituales, que exceda de quince días y sea menor a treinta días, y ocasione además daños</p>	<p>Multa de tres remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, y la pérdida de 12 puntos en su licencia. En caso de reincidencia se lo sancionará con quince días de prisión, y la pérdida de puntos.</p>

	<p>materiales cuyo costo de reparación sea superior a cuatro remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general e inferior a seis.</p>	
<p>Artículo 132</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cuando por efecto de un accidente de tránsito resulten solamente daños materiales cuyo costo de reparación no exceda de seis remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general. • En caso de reincidencia. 	<ul style="list-style-type: none"> • Multa de dos remuneraciones básica unificadas del trabajador en general, y reducción de 11 puntos en su licencia de conducir; sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeto por causa del delito.

	<ul style="list-style-type: none"> • Si como consecuencia del accidente de tránsito se causan solamente daños materiales cuyo costo de reparación excedan las seis remuneraciones básicas unificadas. 	<ul style="list-style-type: none"> • Cinco días de prisión, y la pérdida de los puntos señalados en el inciso anterior. <p>El responsable será sancionado con el doble de la multa establecida en el primer inciso, veinte a cuarenta días de prisión ordinaria, y reducción de 15 puntos en su licencia de conducir.</p>
Artículo 133.	<p>Quien sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos a motor, o haciendo uso de una licencia de conducir de categoría y clase inferior a la necesaria según las características del vehículo, conduzca un vehículo e</p>	<p>El máximo de la pena correspondiente.</p>

	incurra en cualquiera de las circunstancias señaladas en los artículos anteriores.	
Artículo 134	Cuando el responsable del accidente no sea el conductor de un vehículo sino el peatón, pasajero, controlador u otra persona.	Será reprimido con las penas previstas en los artículos anteriores, rebajadas de un tercio a la mitad, según las circunstancias del delito, a excepción de la pérdida de puntos que se aplica en forma exclusiva a los conductores infractores.
Artículo 135	Quien ocasione un accidente de tránsito con un vehículo sustraído.	Será reprimido con el máximo de las penas establecidas para la infracción cometida, aumentadas en la mitad, sin perjuicio de la acción penal

		a que haya lugar por la sustracción del automotor.
Artículo 136	El conductor de un vehículo automotor que lo utilice como medio para la comisión de un delito que no sea de aquellos tipificados por esta Ley, además de su responsabilidad como autor cómplice o encubridor del hecho.	Será sancionado por el juez que sentencie la causa con la revocatoria definitiva de la licencia para conducir. La sanción deberá ser notificada a las autoridades
Artículo 137	Para los casos de los delitos que se perpetren en las circunstancias señaladas en los artículos 127, 128, 129 y 130, y cuyos resultados fueren lesiones a las personas, las penas privativas de libertad previstas en cada uno de	

	<p>estos artículos se modificarán de acuerdo a la siguiente escala: a) Las tres cuartas partes, si el accidente causare pérdida de órgano principal, enfermedad, lesión o incapacidad laboral permanentes; b) La mitad, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad que exceda de noventa días; c) Un tercio, si el accidente causare incapacidad laboral o enfermedad de sesenta a noventa días; y, d) Un cuarto, si el accidente ocasionare incapacidad laboral o enfermedad de treinta y uno a cincuenta y nueve días.</p>	
--	--	--

--	--	--

Fuente: (Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, 2008)

Elaborado por: Lizbeth Fernanda Galarza Guaicha.

1.3 Regulación en el COIP

Actualmente el Código Orgánico Integral Penal, es el cuerpo normativo encargado de regular todo lo que se refiera a los delitos de tránsito, ya que, a partir del año 2014, se derogó el capítulo tercero de la Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, que se refería a los delitos de tránsito y sus penas aplicables.

El Código Orgánico Integral Penal, en el capítulo octavo, título cuarto, infracciones en particular del libro primero la infracción penal, regula en cuanto a materia de tránsito en específico los delitos a los que se hizo referencia anteriormente.

Referente a las infracciones de tránsito, el Código Orgánico Integral Penal las define como acciones u omisiones culposas, que son consecuencia de la inobservancia del deber de objetivo de cuidado, es decir, sin el designio de causar daño, no existiendo una voluntad previa de causar la muerte a una persona, y por eso se contempla la figura de la pena natural, en el artículo 372 del Código Orgánico Integral Penal en el cual se establece:

En caso de pena natural probada, en las infracciones de tránsito y cuando la o las víctimas sean parientes del presunto infractor hasta el cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, la o el juzgador podrá dejar de

imponer una pena o imponer exclusivamente penas no privativas de libertad.¹⁹

La intención del legislador en el artículo anterior es dejar a discrecionalidad del juzgador, dejar de imponer una pena o imponer una pena no privativa de libertad, es decir, bajo la circunstancia descrita en la pena natural, se debe concluir que no existe una voluntad previa de causar daño, que el accidente de tránsito, en el que se produce la muerte de las personas es un accidente como tal, lo cual no se puede prever y no se puede equiparar al causante del accidente con un delincuente y juzgarlo como tal.

Dentro del Código Orgánico Integral Penal, si bien se refiere a los delitos de tránsito como delitos culposos, la sanción es la privación de libertad, así el artículo 377 se refiere como muerte culposa y determina: “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”²⁰.

El Código Orgánico Integral Penal, clasifica a las infracciones en delitos y contravenciones, dependiendo de la afectación al bien jurídico, la peligrosidad para la sociedad y la gravedad de lo cometido, así las contravenciones son menos graves que los delitos, pero el tema a tratar en esta tesis es acerca de los delitos de tránsito.

Así el mencionado código los clasifica de la siguiente manera:

¹⁹ Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional, 2014).

²⁰ Código Orgánico Integral Penal. (2014). Asamblea Nacional.

Tabla 2

ARTÍCULO	DESCRIPCIÓN	SANCIÓN
Artículo 376	La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas.	Pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos. En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.

<p>Artículo 377</p>	<p>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.</p> <p>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,</p>	<p>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.</p> <p>Pena privativa de libertad de tres a cinco años.</p> <p>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,</p>

	<p>reglamentos, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.</p>	<p>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>
<p>Artículo 378</p>	<p>La persona contratista o ejecutor de una obra que por infringir un deber objetivo de cuidado en la ejecución de obras en la vía pública o de construcción, ocasione un accidente de tránsito en el que resulten muertas una o más personas.</p>	<p>Pena privativa de libertad de tres a cinco años. La persona contratista o ejecutora de la obra y la entidad que contrató la realización de la obra, será solidariamente responsable por los daños civiles ocasionados.</p> <p>Si las obras son ejecutadas mediante administración directa por una institución del sector público, la sanción en materia civil se</p>

		<p>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.</p> <p>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,</p> <p>sancionándose a la persona natural o jurídica responsable con la multa aplicable para esta infracción.</p>
--	--	--

<p>Artículo 379</p>	<p>En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones a las personas.</p> <p>En los delitos de tránsito que tengan como resultado lesiones, si la persona conduce el vehículo en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.</p>	<p>Se aplicarán las sanciones previstas en el artículo 152 reducidas en un cuarto de la pena mínima prevista en cada caso.</p> <p>Serán sancionadas además con reducción de diez puntos en su licencia.</p> <p>se aplicarán las sanciones máximas previstas en el artículo 152, incrementadas en un tercio y la suspensión de la licencia de conducir por un tiempo igual a la mitad de la pena privativa de libertad prevista en cada caso. La o el propietario del vehículo será responsable solidario por los daños civiles.</p>

<p>Artículo 380.</p>	<p>La persona que como consecuencia de un accidente de tránsito cause daños materiales cuyo costo de reparación sea mayor a dos salarios y no exceda de seis salarios básicos unificados del trabajador en general.</p> <p>En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente,</p> <p>La persona que como consecuencia del accidente de tránsito cause solamente daños materiales cuyo costo de reparación exceda los</p>	<p>Será sancionada con multa de dos salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de seis puntos en su licencia de conducir, sin perjuicio de la responsabilidad civil para con terceros a que queda sujeta por causa de la infracción.</p> <p>Será sancionada con multa de cinco salarios básicos unificados del trabajador en general.</p> <p>Será sancionada con multa de cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir.</p>

	<p>seis salarios básicos unificados del trabajador en general,</p> <p>En el caso del inciso anterior, la persona que conduzca un vehículo en el lapso en que la licencia de conducir se encuentre suspendida temporal o definitivamente.</p>	<p>será sancionada con multa de siete salarios básicos unificados del trabajador en general. En cualquier caso, la o el propietario del vehículo será solidariamente responsable de los daños civiles.</p>
<p>Artículo 381</p>	<p>La persona que conduzca un vehículo de transporte público, internacional, intrarregional, interprovincial, intraprovincial con exceso de pasajeros.</p>	<p>Será sancionada con pena privativa de libertad de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo</p>

Artículo 382	La persona que conduzca un vehículo de transporte público con daños mecánicos previsibles, y como resultado de ello ponga en peligro la seguridad de los pasajeros.	Será sancionada con una pena privativa de libertad de treinta a ciento ochenta días, suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo. Será responsable solidariamente la o el propietario del vehículo.
--------------	---	---

Fuente: (Asamblea Nacional, 2014).

Elaborado por: Lizbeth Fernanda Galarza Guaicha.

1.4 Procedimiento en el COIP

Como ya se mencionó anteriormente, el Código Orgánico Integral Penal, es el cuerpo normativo encargado de regular todo lo que se refiere a las infracciones de tránsito, por lo que cabe mencionar cuáles son los procedimientos que contempla el COIP en materia de estudio y cuál es el procedimiento que se sigue cuando existe un delito de tránsito.

Dentro del sistema penal ecuatoriano se tiene: el procedimiento para el ejercicio privado de la acción penal, el procedimiento ordinario, el procedimiento abreviado, el procedimiento expedito y el procedimiento directo, por lo que se debe analizar cuál de todos estos, corresponde aplicar en el caso de los accidentes de tránsito.

Cabe analizar cada uno de los procedimientos, para finalmente saber cuál es el adecuado en el caso de los delitos de tránsito, así se descarta inicialmente el procedimiento expedito ya que este corresponde únicamente a las contravenciones, y en el caso de los accidentes de tránsito con resultado muerte y en el caso de las lesiones graves, estamos hablando de delitos culposos. En cuanto al procedimiento directo, de la misma manera queda excluido ya que este procedimiento no cabe cuando existe el resultado muerte, sí cuando se produzca sólo daños materiales, así lo señala el artículo:

Artículo 640.- Procedimiento directo. - El procedimiento directo deberá sustanciarse de conformidad con las disposiciones que correspondan del presente Código y las siguientes reglas: ... Se excluirán de este procedimiento las infracciones contra la eficiente administración pública o que afecten a los intereses del Estado, delitos contra la inviolabilidad de la vida, integridad y libertad personal con resultado de muerte, delitos contra la integridad sexual y reproductiva y delitos de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar²¹.

Finalmente, el procedimiento para el ejercicio privado de la acción penal, en correspondencia con el artículo 415 solamente cabe en los siguientes delitos: Procede el ejercicio privado de la acción en los siguientes delitos: 1. Calumnia 2. Usurpación 3. Estupro 4. Lesiones que generen incapacidad o enfermedad de hasta treinta días, con excepción de los casos de violencia contra la mujer o miembros del núcleo familiar.²²

²¹ Código Orgánico Integral Penal. (Asamblea Nacional, 2014)

²² Código Orgánico Integral Penal. (Asamblea Nacional, 2014)

De lo cual resulta fácil deducir que los procedimientos, que el sistema ecuatoriano permite resolver sobre los casos de delitos de tránsito son: el procedimiento ordinario y el procedimiento abreviado. Mediante el procedimiento ordinario se inicia con una fase de investigación previa, y finalmente se deben cumplir las etapas de este proceso, las cuales son: instrucción fiscal, evaluación y preparatoria de juicio y la de juicio. Y finalmente, el procedimiento abreviado el cual permite una negociación de la pena y de la calificación jurídica del delito, iniciando con la aceptación del hecho imputado por parte del procesado y se da una reducción de la pena.

1.5 Penas en materia de Tránsito

Las penas en materia de tránsito, las encontramos reguladas dentro del Código Orgánico Integral Penal, estas son de varios tipos, tal como lo señala el Artículo 58.- Clasificación.- Las penas que se imponen en virtud de sentencia firme, con carácter principal o accesorio, son privativas, no privativas de libertad y restrictivas de los derechos de propiedad, de conformidad con este Código.²³ de lo que se puede colegir, son de tres tipos: privativas de libertad, no privativas de libertad y las penas restrictivas de los derechos de propiedad.

Tabla 3

Descripción	Pena	Multa
Artículo 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de	Artículo 376.- Privación de libertad de 10 a 12 años.	Artículo 70 numeral 9.- 20 a 40 Salarios básicos unificados.

²³ Código Orgánico Integral Penal. (Asamblea Nacional, 2014)

<p>sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan.</p>		
<p>Artículo 377.- Muerte culposa. Por falta al deber objetivo de cuidado.</p>	<p>Artículo 377.- Privación de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.</p>	<p>Artículo 70 numeral 6.- 4 a 10 Salarios básicos unificados.</p>
<p>Artículo 377.- Muerte culposa. 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</p>	<p>Artículo 377.- Privación de libertad de tres a cinco años.</p>	<p>Artículo 70 numeral 6.- 4 a 10 Salarios básicos unificados.</p>

<p>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.</p>		
<p>Artículo 378.- Muerte provocada por negligencia de contratista o ejecutor de obra.</p>	<p>Artículo 378.- Privación de libertad de tres a cinco años.</p>	<p>Artículo 70 numeral 6.- 4 a 10 Salarios básicos unificados.</p>
<p>Artículo 379.- Lesiones causadas por accidente de tránsito</p>	<p>Artículo 379.- Penas previstas en el artículo 152, reducidas un cuarto de pena mínima previstas en cada caso, además reducción de 10 puntos de la licencia.</p>	<p>Varios salarios básicos unificados.</p>
<p>Artículo 380.- Daños materiales.</p>	<p>Artículo 380.- Sin pena privativa de libertad.</p>	<p>Artículo 380.- 1) Dos salarios básicos unificados del trabajador en general y</p>

		<p>reducción de seis puntos en su licencia de conducir. 2) Cinco salarios básicos unificados del trabajador en general. 3) Cuatro salarios básicos unificados del trabajador en general y reducción de nueve puntos en su licencia de conducir. 4) Siete salarios básicos unificados del trabajador en general.</p>
Artículo 381.- Exceso de pasajeros en transporte público.	Artículo 381.- Privación de libertad de seis meses a un año, suspensión de la licencia de conducir por el mismo plazo.	Artículo 70 numeral 4.- 3 a 4 Salarios básicos unificados.
Artículo 382.- Daños mecánicos previsibles en transporte público.	Artículo 382.- Privación de libertad de treinta a ciento ochenta días, suspensión de la licencia de conducir por el mismo tiempo.	Artículo 70 numeral 2 y 3 .- 2 a 3 Salarios básicos unificados.

Fuente: Código Orgánico Integral Penal (Asamblea Nacional, 2014).

Elaborado por: Lizbeth Fernanda Galarza Guaicha.

CAPITULO II

2.- Procedimientos y Medios Alternativos aplicables a los delitos de tránsito en el COIP

2.1 Procedimiento Abreviado en el COIP

El Procedimiento Abreviado es una posibilidad que se encuentra en el ordenamiento jurídico ecuatoriano, que permite al autor de ciertos delitos acogerse a esta alternativa y de esa manera obtener una reducción de la pena que se le podría imputar por ser el autor de determinado delito.

El Procedimiento Abreviado nace en el sistema penal ecuatoriano en el año 1992, cuando la Corte Suprema de Justicia presentó el proyecto de un nuevo Código de Procedimiento Penal, donde incluían el procedimiento abreviado, y se incorpora en las reformas al Código de Procedimiento Penal del 2000, que entró en vigencia en su totalidad el 13 de julio del 2001. Este procedimiento se encuentra de la misma manera en el Código Orgánico Integral Penal, el cual consiste en una alternativa procesal que permite la materialización de ciertos principios procesales como lo son: principio de economía procesal y principio de celeridad de la justicia, en base a este procedimiento de igual manera se busca, descongestionar los centros de privación de libertad, reducir los egresos del Estado en el mantenimiento del sistema judicial tanto como el sistema penitenciario y sobretodo una reparación integral de la víctima inmediata y efectiva.

Dentro de nuestro sistema penal, cabe el procedimiento abreviado siempre que se cumpla con las reglas establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, las cuales consisten en:

1. Las infracciones sancionadas con pena máxima privativa de libertad de hasta diez años, son susceptibles de procedimiento abreviado.

2. La propuesta de la o el fiscal podrá presentarse desde la audiencia de formulación de cargos hasta la audiencia de evaluación y preparatoria de juicio.
3. La persona procesada deberá consentir expresamente tanto la aplicación de este procedimiento como la admisión del hecho que se le atribuye.
4. La o el defensor público o privado acreditará que la persona procesada haya prestado su consentimiento libremente, sin violación a sus derechos constitucionales.
5. La existencia de varias personas procesadas no impide la aplicación de las reglas del procedimiento abreviado.
6. En ningún caso la pena por aplicar podrá ser superior o más grave a la sugerida por la o el fiscal.²⁴

Una vez que se cumplan con las reglas mencionadas anteriormente, se procede a la negociación de la pena y negociación de la calificación jurídica del delito, con lo cual se podrá obtener por parte de la defensa técnica del autor una reducción de la pena de privación de libertad, lo cual tal como lo establece el Código Orgánico Integral Penal, la rebaja no podrá ser menor al tercio de la pena mínima prevista en el tipo penal.

El trámite de este procedimiento empieza con la propuesta de la o el fiscal al procesado y a la defensa del ofendido, de acogerse o no al procedimiento abreviado, en el caso de una respuesta positiva, es decir consentir expresamente en la aplicación del procedimiento abreviado y la admisión del hecho que se le atribuye, se negociará la calificación jurídica del hecho punible y la pena.

Tal como se mencionó anteriormente, este procedimiento busca la celeridad de la justicia es por esto que si existe voluntariamente el deseo de acogerse a esta alternativa procesal,

²⁴ Código Orgánico Integral Penal. (Asamblea Nacional, 2014)

resulta beneficioso para la persona procesada ya que obtendrá como resultado una reducción de la pena de privación de libertad, de igual manera con este procedimiento se respetaran los derechos constitucionales que goza la persona procesada, pues esta debe ser informada por parte de su defensa técnica en qué consiste esta alternativa de manera clara, hasta que finalmente es la persona procesada la que exterioriza su voluntad de someterse a este procedimiento de manera oral dentro de una audiencia, materializándose así otro principio procesal como es el principio de inmediación.

Respecto a la audiencia, esta se llevará a cabo una vez recibida la solicitud por parte del fiscal, la o el juez convocará a audiencia, en la que se analizará si se cumple o no con los requisitos para el procedimiento abreviado y si este se acepta o rechaza por parte del juez. Si se cumple con todos los requisitos y es aceptada por parte del juez en la misma audiencia se podrá dictar sentencia condenatoria, cumpliendo de esta manera con los principios de economía procesal y celeridad de la justicia, es así que en el caso estar frente a una audiencia de flagrancia, formulación de cargos o en la preparatoria de juicio, se podrá solicitar este procedimiento sin problema alguna y no se necesitará convocar a una nueva audiencia, se podrá adoptar este procedimiento en la misma audiencia tal como lo señala Código Orgánico Integral Penal.

La sentencia, será dictada al final de la audiencia, la que deberá contener, de acuerdo con el Artículo 638 del Código Orgánico Integral Penal: La aceptación del acuerdo sobre la calificación del hecho punible, la pena solicitada por la o el fiscal y la reparación integral de la víctima, de ser el caso.²⁵

²⁵ Código Orgánico Integral Penal. (Asamblea Nacional, 2014).

Finalmente, si el juzgador, no acepta el acuerdo o considera que no cabe el procedimiento abreviado, motivará su decisión, y ordenará que se continúe con el proceso mediante trámite ordinario. El acuerdo y todo lo manifestado en audiencia no podrá ser prueba dentro del procedimiento ordinario.

Existen varios criterios a favor y en contra de este procedimiento, los criterios a favor hablan acerca de la materialización de los principios procesales como lo son la celeridad y la economía procesal, incluso de evitar la congestión de personas dentro de los centros de privación de libertad y el desgaste de la función judicial. Y los criterios en contra se refieren a la vulneración de ciertos derechos constitucionales como lo es la prohibición de autoincriminación.

De acuerdo con los criterios a favor: Según Cornejo, se refiere al procedimiento abreviado como beneficioso ya que se pretende con esto: acortar la actuación de los ofendidos por la comisión de un delito en busca de la reparación del daño, reduciendo la controversia a una negociación entre el ofensor y el ofendido.²⁶

Y referente a los criterios en contra, Ferrajoli manifiesta:

Que en el procedimiento legal así como en todo proceso penal, se aspira lograr una reconstrucción conceptual del hecho, lo más ajustado a la realidad, procurando una concordancia o adecuación entre lo ocurrido y lo que se conozca al respecto dicho en otro aspecto es la verdad real que se reduce a una verdad jurídica o verdad procesal, y desde una posición contraria, advierte que ninguna mayoría puede hacer verdadero lo que es

²⁶ (Cornejo, 2016). El Procedimiento Abreviado en el COIP. Revista Judicial derecho Ecuador.

falso o falso lo que es verdadero, ni por tanto, legitimar con su consenso una condena infundada por haber sido decidida sin pruebas.²⁷

Sin embargo, en el Ecuador, la praxis era generalmente, en los delitos de tránsito con resultado muerte, optar por parte del autor de delito, acogerse al procedimiento abreviado, obtener una reducción de la pena y finalmente solicitar la suspensión condicional de la pena. De esta manera, el conductor evitaba sufrir los males mayores dentro de un centro de privación de libertad, como lo son la inseguridad de su integridad y los riesgos, al no haber distinción entre un conductor que sufrió un accidente y un delincuente que resulta un peligro para la sociedad, incluso se daba una real y efectiva indemnización a la víctima, ya que el conductor podía estar en la posibilidad de cumplirla.

A título de ejemplo:

El día 13 de enero del año 2016, ocurrió un accidente de tránsito, el cual tuvo como consecuencias; daños materiales, persona lesionada y persona fallecida, tal como lo señala el parte policial N° 01-00126343, que se encuentra incorporado en el proceso N° 01283-2016-00180, finalmente se considera por parte de fiscalía, que el autor del delito debe ser procesado de acuerdo al artículo 377 del Código Orgánico Integral Penal, el cual corresponde a muerte culposa. Por lo que el fiscal considera solicitar al juzgador encargado del proceso, convoque audiencia, con el objeto de tratar la aplicación o no del procedimiento abreviado, considerando que cumple con los presupuestos establecidos en el artículo 635 del Código Orgánico Integral Penal. El día 23 de febrero del año 2016 se lleva a cabo la audiencia de procedimiento abreviado, audiencia en la que el juez estima

²⁷ (Ferrajoli, 1994) en su artículo "Derecho y Garantías. La Ley del más débil". Editorial Trotta.

que se cumplen todos los requisitos del artículo 635 del Código Orgánico Integral Penal, por lo que se admite el procedimiento abreviado y se declara la culpabilidad del autor por muerte culposa y se obtiene una pena privativa de libertad negociada de 9 meses, suspensión de la licencia de conducir por 4 meses una vez cumplida la pena privativa de libertad y una multa de 976 dólares, en cuanto a la reparación integral se justificó con actas transaccionales que las víctimas fueron indemnizadas económicamente. Finalmente, previa solicitud de la defensa técnica del procesado, se procede a señalar día y hora de audiencia para tratar sobre la procedencia o no de la suspensión condicional de la pena. Se lleva a cabo la audiencia para la suspensión condicional de la pena en el día y hora señalados, por lo que el juez resuelve, otorgar la suspensión condicional de la pena ya que se justificó por parte de la defensa técnica del procesado que se cumplen todos los requisitos del artículo 630 del Código Orgánico Integral Penal, por lo cual el juzgador considera que no existe la necesidad de la ejecución de la pena además que se trata de un delito culposo y no existe gravedad en la conducta.

Actualmente, esta práctica utilizada con anterioridad a la resolución No. 02-2016 de la Corte Nacional de Justicia, es ilegal, ya que se ha llegado a la conclusión por parte de los jueces de la Corte Nacional de Justicia lo siguiente: consideramos que no resulta procedente la aplicación de la suspensión condicional de la pena en el procedimiento abreviado, hacer lo contrario, violenta la naturaleza y estructura especial de este tipo de procedimiento, atenta contra los fines de la pena que ya ha sido consensuada, e incluso degenera en impunidad. Como se ha sido sugerido, al constatarse que existe duda con relación a la aplicación o no de las referidas instituciones jurídicas de forma conjunta, se decide que el Pleno de la Corte Nacional de Justicia, dicte una resolución con fuerza de

ley. Por lo que se ha resuelto: ARTÍCULO ÚNICO.- En el procedimiento abreviado, la sentencia de condena a pena privativa de libertad, no es susceptible de suspensión condicional.²⁸

Por lo expuesto, el sistema penal, en este tipo de delitos culposos, como lo son los accidentes de tránsito, permite que se beneficien de un procedimiento abreviado negociando la pena y la calificación jurídica del delito y cumplir con este acuerdo o sujetarse a un procedimiento ordinario para que se dé una suspensión condicional de la pena, cumpliendo los requisitos establecidos en la ley y si el juez lo considera procedente.

2.2 Conciliación

Según la Real Academia de la Lengua Española, conciliación, se refiere a: Resolución de conflictos mediante transacción.²⁹

Según el diccionario jurídico de Guillermo Cabanellas, conciliación se refiere a:

Avenencia de las partes en un acto judicial, previo a la iniciación de un pleito. El acto de conciliación, que también se denomina juicio de conciliación, procura la transigencia de las partes, con objeto de evitar el pleito que una de ellas quiere entablar.³⁰

La conciliación dentro del sistema penal ecuatoriano, consiste en un mecanismo alternativo de solución de conflictos, en el que las partes que se ven involucradas dentro de un proceso

²⁸ (Corte Nacional de Justicia, 2016) Obtenido de <http://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/1433/1/Corte%20Nacional%20de%20Justicia%20resolucion02-2016.pdf>

²⁹ Real Academia de la Lengua Española. Obtenido de <http://dej.rae.es/#/entry-id/E69120> (Lengua, 2018)

³⁰ Guillermo Cabanellas, Diccionario Jurídico. Obtenido de <http://cubc.mx/biblioteca/libros/50.-%20Diccionario%20Juridico%20Elemental%20-%20Guillermo%20Cabanellas.pdf> (Cabanellas, 2006)

penal, pueden llegar a un acuerdo y de esta manera poner fin al proceso, beneficiándose las dos partes con lo acordado.

La figura jurídica conciliación, posee varios beneficios como: celeridad en encontrar la solución a algún problema, economizar el dinero de las personas involucradas en un proceso, obtener una real indemnización, extingue la acción penal, efectividad tanto porque evita la impunidad y resultados injustos dentro de un proceso y sobre todo la conciliación fomenta una cultura de paz, con lo que se puede mejorar la relación entre las partes.

El Código Orgánico Integral Penal regula la figura jurídica conciliación, bajo el título Mecanismos Alternativos de Solución de Conflictos, en el cual se establecen ciertos principios que rigen esta alternativa, como lo son:

1. Consentimiento libre y voluntario de la víctima, del procesado. Tanto la víctima como el procesado podrán retirar este consentimiento en cualquier momento de la actuación.
2. Los acuerdos que se alcancen deberán contener obligaciones razonables y proporcionadas con el daño ocasionado y la infracción.
3. La participación del procesado no se podrá utilizar como prueba de admisión de culpabilidad en procedimientos jurídicos ulteriores.
4. El incumplimiento de un acuerdo no podrá ser utilizado como fundamento para una condena o para la agravación de la pena.
5. Los facilitadores deberán desempeñar sus funciones de manera imparcial y velar porque la víctima y el procesado actúen con mutuo respeto. Ministerio de Justicia, Derechos Humanos y Cultos.

6. La víctima y el procesado tendrán derecho a consultar a una o un defensor público o privado.³¹

Además de estos, el Código Orgánico Integral Penal en su Artículo 664 establece principios adicionales que deben ser cumplidos al existir un acuerdo conciliatorio: La conciliación se regirá por los principios de voluntariedad de las partes, confidencialidad, flexibilidad, neutralidad, imparcialidad, equidad, legalidad y honestidad.³²

En concordancia con el tema de los accidentes de tránsito en específico, se debe analizar ciertas reglas establecidas en el Código Orgánico Integral Penal, la conciliación puede presentarse hasta antes de concluir la etapa de instrucción fiscal, si se cumple con las siguientes reglas:

1. Delitos sancionados con pena máxima privativa de libertad de hasta cinco años.
2. (Sustituido por el Art. 12 de la Ley s/n, R.O. 598-3S, 30-IX-2015) - Delitos de tránsito que no tengan resultado de muerte, ni de lesiones graves que causen incapacidad permanente, pérdida o inutilización de algún órgano.
3. Delitos contra la propiedad cuyo monto no exceda de treinta salarios básicos unificados del trabajador en general³³.

Por lo que se puede concluir que este procedimiento no cabe en los casos de accidentes de tránsito cuando existe el resultado muerte, solamente procede si existen daños materiales y lesiones bajo determinados supuestos.

³¹ Código Orgánico Integral Penal. (Asamblea Nacional, 2014)

³² Código Orgánico Integral Penal. (Asamblea Nacional, 2014)

³³ Código Orgánico Integral Penal. (Asamblea Nacional, 2014).

Este medio alternativo de solución de conflictos, procede de la siguiente manera: previamente la víctima y el procesado, realizan acuerdos para llegar a una conciliación, estos acuerdos son presentados ante el Fiscal a cargo del caso, junto con la petición escrita de conciliación.

La conciliación se puede dar en dos momentos, en la fase de investigación o en la etapa de instrucción fiscal. En la fase de investigación, el fiscal deberá realizar un acta sobre el acuerdo y lo que han decidido las partes y suspenderá su actuación hasta que se cumpla con lo acordado, en el momento que se cumple con el acuerdo totalmente, se procede al archivo de la investigación, en el caso que la persona que está siendo investigada no cumpla con las condiciones del acuerdo, el fiscal deberá revocar el acta de conciliación y continuar con la investigación. En el caso que el pedido de conciliación se dé en la etapa de instrucción fiscal, el fiscal deberá solicitar al juzgador que convoque audiencia en la que se escuchará a las partes y se aprobará la conciliación, hasta que se cumpla con lo acordado se suspenderá el proceso y se levantarán las medidas cautelares o de protección de ser el caso.

La conciliación extingue la acción penal, es así que una vez cumplido con el acuerdo, el juzgador declara la extinción del ejercicio de la acción penal.

En el caso de que no se cumpla el acuerdo como lo han establecidos las partes, el fiscal o la víctima, solicitará al juzgador que convoque a una audiencia, en la que se discutirá el incumplimiento, la revocatoria de la conciliación y la suspensión del procedimiento. Si en la audiencia no se logra justificar el incumplimiento, el juzgador dejará sin efecto lo acordado, revocará y ordenará que se continúe con el proceso, mediante procedimiento

ordinario. Una vez revocada el acta o resolución de conciliación no se podrá volver a conceder otra.

Como ha sido analizado en líneas anteriores, la conciliación es un medio alternativo para dar por terminado un conflicto, es un medio eficaz que garantiza y respeta los derechos tanto de las víctimas como del procesado o investigado de ser el caso. Pero no procede en todos los casos, como vemos en relación con el tema, no cabe la conciliación en los accidentes de tránsito con resultado muerte ni en el caso de lesiones graves, por lo que se debe analizar por parte del legislador, si es o no necesaria esa restricción, ya que, como se ha mencionado anteriormente se trata de accidentes de los que nadie está exento, al impedir la conciliación en estos casos el Estado está simplemente considerando a la pena como un medio para combatir el delito, obviando la importancia de la rehabilitación y resocialización de la persona, mediante penas alternativas a la privación de libertad, se evitan los graves daños que sufren las personas dentro de las penitenciarías, cuestión que es difícil ocultar ya que son lamentables las noticia día a día, recalcando que si bien existe un resultado como la muerte, es a consecuencia de un accidente por lo que no existe una gravedad o un peligro del conductor a la sociedad, por esto se debe buscar otras medidas sancionadoras para ser aplicadas a ciudadanos de poca peligrosidad, sin alterar, la paz social y la seguridad de las personas.

CAPITULO III

3.- Privación de Libertad en los Accidentes de Tránsito con resultado muerte.

3.1 Proporcionalidad desde el punto de vista constitucional.

El artículo 1 de la Constitución ecuatoriana indica: El Ecuador es un estado constitucional de derechos y justicia³⁴. Lo que quiere decir, que los derechos son el núcleo de cualquier relación que se dé dentro del país, estos deben ser respetados por y ante todos.

Es el legislador la persona encargada de realizar las normas que rigen el sistema legal, por lo que, los legisladores tienen la tarea de adecuar los derechos de los ciudadanos a las normas. En materia penal rige el principio de mínima intervención, con lo que se busca sancionar los hechos realmente relevantes, es decir, los que pongan en peligro bienes jurídicos penalmente relevantes o los afecten, de esta manera un Estado, como el constitucional de derechos y justicia, no se convierte en un ente meramente sancionador e inmiscuido en todas la relación de los ciudadanos, lo que busca es prevenir, sancionar y reparar a las víctimas de los daños causados por otro ciudadano, siempre buscando una proporcionalidad, entre el hecho y la pena que debe cumplir.

El Art. 195 de la Constitución de la República del Ecuador, establece:

La Fiscalía dirigirá, de oficio o a petición de parte, la investigación pre procesal y procesal penal; durante el proceso ejercerá la acción pública con sujeción a los principios de oportunidad y mínima intervención penal, con especial atención al interés público y a los derechos de las víctimas. De

³⁴ (Constitución de la República del Ecuador, 2009)

hallar mérito acusará a los presuntos infractores ante el juez competente, e impulsará la acusación en la sustanciación del juicio penal.³⁵

Es decir, la Fiscalía que es el máximo órgano de investigación penal, se regirá por el principio de mínima intervención penal, de lo que se podría colegir, que se iniciará una investigación o un proceso de ser el caso, cuando los hechos son realmente relevantes, se respetarán los acuerdos a los que puedan llegar los ciudadanos, siempre y cuando no altere la paz social y al ordenamiento jurídico.

Dentro de la Constitución ecuatoriana, en el capítulo octavo, se encuentran los derechos de protección, el artículo 76, establece:

En todo proceso en el que se determinen derechos y obligaciones de cualquier orden, se asegurará el derecho al debido proceso que incluirá las siguientes garantías básicas: 6. La ley establecerá la debida proporcionalidad entre las infracciones y las sanciones penales, administrativas o de otra naturaleza.³⁶

La Real Academia de la Lengua Española, define al principio de proporcionalidad de la siguiente manera: Principio jurídico en virtud del cual las penas han de ser necesarias y proporcionadas en virtud del delito cometido.³⁷

En relación con el principio de proporcionalidad Villaverde establece:

³⁵ (Constitución de la República del Ecuador, 2009)

³⁶ Constitución de la República del Ecuador. (2018). Asamblea Constituyente.

³⁷ Real Academia de la Lengua Española. Obtenido de <http://dej.rae.es/#/entry-id/E191410>.

Para comprobar si una medida restrictiva de un derecho fundamental supera el juicio de proporcionalidad, es necesario constatar si cumple los tres siguientes requisitos o condiciones: Si tal medida es susceptible de conseguir el objetivo propuesto (juicio de idoneidad); si, además, es necesaria, en el sentido de que no exista otra medida más moderada para la consecución de tal propósito con igual eficacia (juicio de necesidad); y, finalmente, si la medida es ponderada o equilibrada, por derivarse de ella más beneficios o ventajas para el interés general que perjuicios sobre otros bienes o valores en conflicto (juicio de proporcionalidad en sentido estricto).³⁸

Teniendo claro los conceptos mencionados anteriormente, en correspondencia con el tema analizado en este trabajo, surge la pregunta: ¿Es proporcional la pena de privación de libertad en los delitos de tránsito?

Tomando como punto más importante, que se tratan de delitos culposos, en los que no existe el designio de causar daño, que nadie está exento de sufrir un accidente, que se puede llegar a un acuerdo entre el conductor y la víctima o víctimas y es en este punto que se debe considerar principalmente, que la víctima en este tipo de accidentes es lo más importante y en quien se debe dirigir la solución de la relación.

Analizando lo mencionado en líneas anteriores para saber si una sanción es proporcional o no, se debe realizar el llamado *Juicio de Proporcionalidad*, en el cual se deben cumplir tres

³⁸ Villaverde Menéndez, Ignacio, La resolución de conflictos entre derechos fundamentales. El principio de proporcionalidad, EN: Miguel Carbonell (Editor), El principio de proporcionalidad y la interpretación constitucional, Quito, Ministerio de Justicia y Derechos Humanos, 2008.

condiciones: 1) juicio de idoneidad, 2) juicio de necesidad, 3) juicio de proporcionalidad en sentido estricto.

De esta manera se puede determinar si la privación de libertad es una sanción proporcional a los delitos de tránsito. El Código Orgánico Integral Penal sanciona a los delitos de tránsito como delitos culposos y la sanción tal como lo señala el código, consiste en privación de libertad de uno a tres años en los casos de muerte culposa.

Primero, juicio de idoneidad, surge la pregunta: ¿La medida de privación de libertad, cumple con el objetivo propuesto?

En este trabajo de investigación ya se analizó previamente cuáles son los criterios para establecer el objetivo de una pena. Son tres los criterios a cumplir: 1) La teoría de la retribución, 2) La teoría de la prevención especial y 3) La teoría de la prevención general.

En cuanto a la retribución, se debe analizar si es justa o no la privación de libertad en los casos de muerte culposa en los accidentes de tránsito. Desde el punto de vista de la culpabilidad, en correspondencia con la prevención y determinación de la pena, Claus Roxin en su obra Culpabilidad y Prevención en Derecho Penal expone que:

El marco para la determinación concreta de la pena se forme por la culpabilidad y que, dentro de este margen de libertad, sean las consideraciones preventivas quienes decidan sobre la magnitud de la pena³⁹.

Desde este punto de vista, la retribución debe tener un carácter preventivo y en los casos de los delitos culposos, específicamente en los accidentes de tránsito con resultado muerte

³⁹ Claus Roxin, Culpabilidad y Prevención en Derecho Penal, Instituto Editorial REUS S.A. (Roxin C.)

o lesiones graves, al tratarse de accidentes, no existe dolo, por lo que, no sería justo atribuirle una pena de privación de libertad, recordando que esta debe ser de ultima ratio.

En cuanto a la prevención especial y general, bajo la misma lógica, no existe en este tipo de delitos una amenaza como tal, en conclusión, la pena de privación de libertad, no está cumpliendo con su objetivo. Por lo tanto, no es proporcional desde el punto de vista de la idoneidad.

Respecto al juicio de necesidad, como ha sido esbozado en párrafos anteriores, surge la siguiente pregunta: ¿Existe otra medida más moderada para la consecución de tal propósito con igual eficacia?

Considerando que la pena de privación de libertad debe ser una medida de ultima ratio y a luces de un Estado Constitucional de derechos y justicia, que fomenta una cultura de paz, como lo es el Estado Ecuatoriano, si existen otras medidas alternativas a la privación de libertad, como lo es, la conciliación, la cual se basa en acuerdos a los que pueden llegar el responsable con la víctima, teniendo como punto central la reparación integral efectiva a la víctima.

Finalmente, del juicio de proporcionalidad en sentido estricto, surge la siguiente pregunta: ¿De la medida surgen más beneficios o ventajas para el interés general que perjuicios sobre otros bienes o valores en conflicto?

Y es finalmente aquí, donde se debe considerar particularmente la problemática social que surge en nuestro país, centros de privación de libertad donde se violan derechos humanos, no existe en el sistema penitenciario ecuatoriano una verdadera reinserción de la persona que estuvo cumpliendo una pena, no hay mayor distinción que el grado de peligrosidad

entre los reos dentro de los centros de privación de libertad. El Estado no debe imponer las penas como un arma para combatir el delito, es importante el papel de la víctima dentro del sistema penal, se debe buscar la efectiva reparación a la víctima y esto solo se podría materializar con la persona responsable del delito en libertad y con las medidas adecuadas, para que se haga exigible el resarcimiento a la víctima.

En conclusión, tras lo analizado en líneas anteriores, no es proporcional la privación de libertad en los accidentes de tránsito, al margen constitucional y penal. Es por esto que el legislador, debería reconsiderar, la pena de privación de libertad, como una opción y abrir el panorama a la realidad social en la que se vive para establecer medidas alternativas en beneficio de los ciudadanos.

3.2 Derecho Penal Moderno y Derecho Penal Clásico

Al referirse a Derecho Penal Moderno y Derecho Penal Clásico, se debe entender que se trata de dos corrientes que orientan a las diferentes legislaciones de cada país, el Derecho Penal en cuanto a principios y reglas, siempre se ve inspirado a luces de una corriente o de otra, el ordenamiento jurídico posee connotaciones, tanto de una como de la otra corriente, ya que obedece y conserva principios del Derecho Penal Clásico y actualmente se ve influenciado por la corriente moderna, la pregunta que surge es: ¿En qué consiste cada una de estas dos corrientes? Para dar respuesta a esta interrogante, primero se señalarán los orígenes de cada escuela y se esbozarán aquellos conceptos fundamentales de cada una y finalmente como repercuten en la legislación penal del Ecuador.

Derecho Penal Clásico

La escuela clásica encuentra sus bases filosóficas en el Derecho Natural, es decir, relaciona al derecho como innato al hombre, sin embargo, acepta la idea de leyes hechas por el hombre siempre y cuando obedezcan a su naturaleza como tal.

Esta escuela del Derecho Penal aborda importantes presupuestos, entre ellos, la técnica penal, a la que se refiere de la siguiente manera:

En la Técnica penal la Escuela Clásica sigue la Teoría de la Proporcionalidad. Busca adecuar matemáticamente el delito, la pena. La retribución debe ser exacta. Las penas son sanciones aflictivas determinadas, ciertas, ejemplares, proporcionales, deben reunir los requisitos de publicidad, certeza, prontitud, fraccionabilidad y reparabilidad y en su ejecución deben ser correctivas, inmutables e improrrogables.⁴⁰

Para la doctrina clásica el Derecho Penal es un instrumento de la libertad ciudadana. Debe controlarse, no independizarse. No es ningún passepartout, sino el último medio (última ratio) para solucionar problemas sociales.⁴¹

La escuela clásica, aporta al derecho penal bases importantes que deberían mantenerse con el tiempo y no cambiar el sentido de esta importante rama del derecho, si el hombre penaliza cada acto humano, se puede llegar a quitar el sentido y los principios del Derecho Penal.

⁴⁰ Ermo, (Quisbert, 2008) Historia del Derecho Penal a través de las Escuelas Penales y su Representantes. Centro de Estudios de Derecho.

⁴¹ Winfried (Hassemer, 1992) Rasgos y Crisis del Derecho Penal Moderno. Dialnet.

Existen grandes aportes de esta escuela del Derecho Penal entre los que se encuentran: el principio de proporcionalidad, la pena como una retribución exacta, el Derecho Penal como un instrumento de la libertad ciudadana y el principio de ultima ratio.

De acuerdo con las ideas de esta escuela, el Derecho Penal, debe sancionar estrictamente la violación a bienes jurídicos penalmente relevantes y las penas deben ser proporcionales desde todos los puntos de vista, de acuerdo con este criterio y con el tema analizado en este proyecto de tesis, a luces de un accidente de tránsito, en el que existe culpabilidad y el resultado muerte, no se debería tener en la legislación penal de un sistema constitucional de derechos y justicia, como única retribución la sanción de privación de libertad, ya que se estaría restringiendo principios como el de ultima ratio y el de proporcionalidad. Debería analizarse el tema de la culpabilidad y la retribución que merece el hombre desde este punto de vista, sobre todo considerando, lo planteado en esta tesis, que ninguna persona está exenta de un accidente y que la retribución debe ir más hacia el punto de resarcimiento a la víctima, mas no la privación de libertad, ya que esta medida debería ser de ultima ratio y de igual manera en nuestro sistema debería existir más alternativas a la privación de libertad en correspondencia con este principio.

El Derecho Penal Moderno

Al igual que los seres humanos, el Derecho evoluciona, es así que el Derecho Penal ha sufrido una desmaterialización de ciertos principios como lo es el principio de mínima intervención penal, principio de subsidiariedad, principio de *Ultima Ratio* y el principio de proporcionalidad.

El Derecho Penal Moderno tiene sus orígenes, indistintamente en cada legislación, surge de la necesidad social, al querer prevenir la violación de nuevos bienes jurídico, de esta manera se penalizan nuevas conductas o se endurecen las ya existentes, si se desea ubicar el origen del surgimiento del Derecho Penal Moderno, se lo puede ubicar tras la industrialización, donde empiezan a existir nuevas necesidades para el hombre y a evolucionar continuamente.

Existen varios criterios que hablan acerca de una transformación del Derecho Penal, los cuales se citarán a continuación:

Winfried Hassemer, en su ensayo, *Rasgos y Crisis del Derecho Penal Moderno*, se refiere al derecho penal moderno de la siguiente manera: El derecho penal se ha desarrollado hasta un punto en el cual se ha transformado en algo contra productivo, anacrónico⁴². Es decir, tras la desmaterialización de ciertos principios bases de derecho penal, lo que se ha logrado conseguir es que el derecho penal sea una vía más de solución de los problemas sociales y no la última en ser abordada por la característica de protección de los bienes jurídicos penalmente relevantes, refiriéndonos a aquellos bienes jurídicos que no pueden ser protegidos por otra vía.

Winfried Hassemer, en el ensayo mencionado con anterioridad, se refiere acerca de una desmetafisicación del pensamiento penal y menciona tres características importantes para sustentar su crítica las cuales son: protección de bienes jurídicos, prevención y orientación a las consecuencias.

⁴² Winfried Hassemer. 1992. *Rasgos y Crisis del Derecho Penal Moderno*. Dialnet.

El principio de protección de bienes jurídicos ha conducido a una demanda de criminalización⁴³. En consecuencia, existe la tendencia en las legislaciones penales de criminalizar los actos de los ciudadanos, con el fin de lograr prevenir y disminuir ciertas estadísticas negativas. Esta tarea se ha realizado por parte de los legisladores, creando nuevos tipos penales y agravando los ya existentes, este trabajo se ha realizado omitiendo la teoría del delito, consecuentemente se ha legislado a luces de una política criminal mas no en base a los principios del Derecho Penal.

“La prevención, lo cual era un objetivo colateral del Derecho Penal Clásico, se ha transformado en el paradigma dominante. Con esta tendencia es difícil asegurar los principios de proporcionalidad e igualdad”⁴⁴. Es la característica fundamental que sostiene esta tesis, mientras en el Derecho Penal Clásico, si bien se mantenía la idea de que debían existir normas para regular la vida en sociedad, en cuanto al derecho penal estas normas debías ser siempre y cuando se proteja bienes jurídicos penalmente relevantes, es decir, se mantenía la subsidiariedad del Derecho Penal respetando así principios como la proporcionalidad e igualdad, consecuentemente los ciudadanos mantenían seguridad y paz social y de la misma manera se encontraban protegidos sus bienes jurídicos más importantes.

Este no es el mismo criterio que mantiene el Derecho Penal Moderno, ya que como se mencionó en líneas anteriores, se ha criminalizado los actos de los ciudadanos sin realizar el análisis específico que debe contener el acto como tal, para ser considerado ofensivo para los bienes jurídicos penalmente relevantes.

⁴³ Winfried (Hassemer, 1992) Rasgos y Crisis del Derecho Penal Moderno. Dialnet.

⁴⁴ Winfried (Hassemer, 1992) Rasgos y Crisis del Derecho Penal Moderno. Dialnet.

Al referirnos a un delito, se debe analizar el fondo que contiene este concepto tan importante en las legislaciones y por qué se les da este nombre a ciertos actos de las personas.

Delito es aquel acto, típico, antijurídico y atribuible a su autor, a luces de la teoría del delito, al analizar la antijuridicidad, encontramos el tema que me corresponde analizar en este trabajo y es un punto importante que debería ser analizado de la misma manera por los legisladores, se trata de la culpabilidad y como esta influye en la determinación de las penas.

En la estructura de la teoría del delito, se encuentra la culpabilidad. Un tema importante es la prevención y cómo se debe estudiar en el derecho penal, para evitar caer en esta gran crítica que se hace al Derecho Penal Moderno, que toma a la prevención como objetivo central del Derecho Penal, alejándose de la subsidiariedad y la importancia de varios principios básicos que rigen el Derecho Penal.

La orientación a las consecuencias, que en el Derecho Penal clásico solo era un criterio adicional para justificar una adecuada legislación se ha convertido en el objetivo predominante del Derecho Penal moderno. Margina la proporcionalidad y la retribución del injusto de la política penal.⁴⁵

⁴⁵ Winfried (Hassemer, 1992) Rasgos y Crisis del Derecho Penal Moderno. Dialnet.

El Derecho Penal se ha convertido en un medio de arreglo de conflictos el cual públicamente no se percibe distinto, por su aptitud y peligrosidad, de otros medios de solución de conflictos⁴⁶.

3.3 Análisis de Mecanismos Sustitutivos a la Pena de Privación de Libertad

Es importante tomar las bases de la escuela clásica del derecho penal, ya que esta escuela se rige por ciertos principios importantes para el desarrollo de la legislación penal que debe tener cada país.

En este caso, y citando lo que emana de la constitución ecuatoriana, norma suprema, en su artículo primero: El Ecuador es un estado constitucional de derechos y justicia⁴⁷. Los derechos son el núcleo, lo más importante y deberán ser respetados en todos los ámbitos y en todas las relaciones.

De igual manera, la Constitución de la República del Ecuador, establece medios alternativos de solución de conflictos, así su artículo 190 señala: Se reconoce el arbitraje, la mediación y otros procedimientos alternativos para la solución de conflictos. Estos procedimientos se aplicarán con sujeción a la ley, en materias en las que por su naturaleza se pueda transigir⁴⁸. Esto ocurre a partir de la Constitución del 2008 en el que se cambia el paradigma del Estado, centrándose en los derechos y entre otros puntos importantes, en medios alternativos de solución de conflictos, fomentando de esta manera una cultura de paz, brindando a los ciudadanos el poder transigir, solucionar los conflictos mediante acuerdos, siempre que no altere la estabilidad social.

⁴⁶ Winfried (Hassemer, 1992) Rasgos y Crisis del Derecho Penal Moderno. Dialnet.

⁴⁷ Asamblea Constituyente. (Constitución de la República del Ecuador, 2009)

⁴⁸ Asamblea Constituyente. (Constitución de la República del Ecuador, 2009)

Es importante un Estado Constitucional de Derechos y Justicia que establezca medios alternativos a la privación de libertad, con el objetivo de materializar ciertos principios como: proporcionalidad, subsidiariedad y el principio de última ratio en materia penal, de esta manera se logra garantizar la plena vigencia de los derechos de los ciudadanos, señalando específicamente que no se trata de dejar a la impunidad los actos de los ciudadanos que están fuera de la ley, sino de una manera justa y práctica fomentar el dar solución a los conflictos por otro medio y con otras soluciones más eficaces y objetivamente justas.

El Código Orgánico Integral Penal, bajo el título X, Mecanismo Alternativo de Solución de Conflicto, establece a la conciliación como único medio de protección alternativo, a las sanciones que prevé la legislación penal, que en su mayoría consiste en la privación de libertad.

El sistema penal es muy pobre en cuanto a establecer mecanismos alternativos a la solución de una determinada situación y a la vez proteger los derechos de los ciudadanos tanto colectivos como individuales.

Existen varios mecanismos sustitutivos a la pena de privación de libertad que podrían ser incorporados en el Código Orgánico Integral Penal, considerando dos puntos importantes: el primero consiste en entender el derecho de libertad de los ciudadanos dentro de un estado frente a su sistema punitivo y el segundo punto en que frente a este derecho de libertad, se contraponen las sanciones penales con la privación de la misma, pero siempre y cuando sea la última opción y a consecuencia de una falta grave a ciertos bienes jurídicos y que no se puedan proteger de otra manera.

Los sistemas penales deben garantizar todos los derechos de los ciudadanos, incorporando mecanismos sustitutivos a la privación de libertad, más aún conociendo la real actualidad acerca de las inseguridades dentro de los centros de privación de libertad.

Existe un amplio listado referente a las medidas sustitutivas a la privación de libertad, se ha decidido incorporar a este trabajo de investigación dos documentos importantes referentes a mecanismos sustitutivos:

Informe General de la Secretaría General de las Naciones Unidas, presentado al Segundo Congreso O.N.U. sobre Prevención del Delito y Tratamiento del Delincuente, realizado el Londres en agosto de 1960⁴⁹, ya que dicho informe aglomera las más diversas medidas alternativas a la privación de libertad.

Reglas Mínimas de las Naciones Unidas sobre las Medidas No Privativas de la Libertad o Reglas de Tokio, aprobados por la Asamblea General de la O.N.U. en diciembre de 1990⁵⁰.

Se enumeran los siguientes mecanismos sustitutivos a la pena de privación de libertad:

1. Suspensión Condicional de la pena.
2. Aplicación de Libertad Vigilada en Régimen de Prueba.
3. Multa.
4. Arresto Domiciliario.
5. Prestación de Trabajos o Servicios al Estado o Instituciones Oficiales Semioficiales.

⁴⁹ Informe General de la Secretaría General de las Naciones Unidas, presentado al Segundo Congreso O.N.U. sobre Prevención del Delito y Tratamiento del Delincuente, realizado el Londres en agosto de 1960

⁵⁰ Reglas Mínimas de las Naciones Unidas sobre Medidas No Privativas de Libertad o Reglas de Tokio, Aprobada por la Asamblea general de la ONU en diciembre de 1990. (ONU, 1990)

6. Reparación de los Daños causados.
7. Asistencia Obligatoria a Centros de Educación.
8. Promesa con Fianza o sin ella de observar buena conducta en un período de tiempo.
9. Amonestación o Represión Judicial o Administrativa a puerta cerrada o en sesión pública.
10. Obligación de comparecer durante un corto tiempo periódicamente ante una autoridad determinada.
11. El perdón Judicial.
12. La Revocación temporal o definitiva del permiso de conducir.
13. Prohibición de ausentarse del país durante un tiempo no mayor de seis meses, sin previa autorización judicial o administrativa.
14. Obligación de someterse al cuidado o asistencia de un servicio social con el fin de seguir un tratamiento como paciente externo durante cierto período.
15. Sanciones Verbales, como La Amonestación, La Represión y La Advertencia.
16. Liberación Condicional.
17. Penas Privativas de Derechos o Inhabilitaciones.
18. Sanciones Económicas y Penas de Dinero, como Multas y Multas sobre los ingresos calculados por días.
19. Incautación o Confiscación.
20. Mandamientos de Restitución a la víctima o de Indemnización.
21. Suspensión de la Sentencia o Condena Diferida.
22. Régimen de Prueba y Vigilancia Judicial.

23. Imposición de Servicios a la Comunidad.
24. Obligación de acudir regularmente a un centro determinado.
25. Arresto domiciliario.
26. Cualquier otro régimen que no entrañe internamiento.
27. Alguna combinación de las sanciones precedentes.

3.4 Derechos de las víctimas en los delitos de tránsito

Tal como se analizó previamente en este trabajo, los delitos de tránsito, son delitos culposos, sin embargo, la pena que se atribuye al autor de un delito de tránsito, es una pena privativa de libertad, bajo este panorama, se analizará, cuál es la posición de la víctima, en cuanto a la regulación legal existente referente a sus derechos.

Inicialmente, se debe entender quién es la víctima en los delitos de tránsito, si bien se afecta a la sociedad en general, ya que se podría poner en peligro la seguridad y paz de las personas, se debe tener presente que, en los delitos culposos, el autor no es una persona peligrosa para sociedad, ya que no tiene el designio de causar daño, son otras circunstancias las que rodean este tipo de delitos. Bajo esta lógica, si el autor de un delito culposo de tránsito no es un peligro para la sociedad, la víctima sería la persona o personas en específico, que han sufrido la muerte de un ser querido en un accidente de tránsito.

La realidad social, que produce un accidente de tránsito con resultado muerte, es que se puede dejar sin el sostén de hogar a una persona o a una familia, es por esto que, las medidas alternativas a la privación de libertad, son más eficaces que la pena privativa de libertad, ya que el autor del delito, puede cumplir la pena impuesta y resarcir efectivamente los daños económicos producidos a consecuencia del accidente de tránsito, si se priva de su libertad al autor de un delito de tránsito, no se logrará una indemnización efectiva, ya que

dentro de un centro de privación de libertad, no podrá resarcir al menos, económicamente, el daño causado.

La reparación a las víctimas en materia de tránsito, debería ser el tema puntual al momento de atribuir una pena. La reparación es una pena o de que, cuando menos, podría reemplazar a la pena, total o parcialmente⁵¹. Esta alternativa contempla la posibilidad de reparar a las víctimas de los delitos de tránsito, permitiéndoles una intervención protagónica por lo menos en la determinación de la pena.

La reparación es prestada siempre a quien sufre el daño; la pena, en cambio, es prestada al Estado, que cumple un deber en infligir una pena y no a favor de un particular⁵². Es decir, mediante la reparación, se materializan los derechos de las víctimas, que dentro del proceso penal y en la determinación de la pena, no juegan un papel importante, como el Estado y el autor. Es por esto que, en los delitos culposos de tránsito, la reparación debería ser el eje trascendental, para asegurar los derechos de las víctimas, aquí el Estado, no debería adjudicarse mayor importancia ya que hablamos de delitos culposos, en los que el autor no constituye un riesgo para la sociedad.

Observaciones sobre la practica dan por resultado, también, que la voluntad de reparar, observable en un comienzo, desaparece cada vez mientras “el hombre este más tiempo en un establecimiento de ejecución penal⁵³. Desde un punto de vista práctico incluso se puede observar que, en este tipo de delitos, la reparación debe ser el eje principal. Si una persona se encuentra privada de su libertad, no podrá contar con las posibilidades adecuadas para

⁵¹ (Roxin C. , La Reparación en el Sistema de los fines de la Pena, 1987)

⁵² (Roxin C. , La Reparación en el Sistema de los fines de la Pena, 1987)

⁵³ (Roxin C. , La Reparación en el Sistema de los fines de la Pena, 1987)

indemnizar a la víctima y después de que ha cumplido con su pena privativa de libertad, desde el punto de vista práctico, el autor no siente la obligación de reparar, puesto que, ya ha cumplido con la pena impuesta.

Lo que sucede es que, en el sistema penal ecuatoriano, la víctima no juega un papel importante, se trata solamente el Estado y el autor de delito, negando la posibilidad, a la víctima de ser reparada, por los derechos que se le vulneraron y que podrían ser vulnerados en un futuro.

La Constitución de la República del Ecuador, en su artículo 78, manifiesta:

Las víctimas de infracciones penales gozarán de protección especial, se les garantizará su no revictimización, particularmente en la obtención y valoración de las pruebas, y se las protegerá de cualquier amenaza u otras formas de intimidación. Se adoptarán mecanismos para una reparación integral que incluirá, sin dilaciones, el conocimiento de la verdad de los hechos y la restitución, indemnización, rehabilitación, garantía de no repetición y satisfacción del derecho violado. Se establecerá un sistema de protección y asistencia a víctimas, testigos y participantes procesales.⁵⁴

El sistema penal debe apegarse a los mandatos constitucionales, en particular, respecto al tema de este trabajo, que la víctima o víctimas de los delitos de tránsito, puedan gozar de una reparación integral efectiva, sin necesidad de acudir a otra vía, evitando la revictimización.

⁵⁴ (Constitución de la República del Ecuador, 2009) Asamblea Constituyente.

En cuanto a reparación integral, se debe entender que, en el tema planteado, se trata de resarcir a las víctimas de los delitos de tránsito, económicamente, ya que no se podría volver las cosas al estado anterior. Pero este resarcimiento, debe tener alcances profundos, como plateaba anteriormente, en el caso, de un accidente de tránsito, en el que lamentablemente, resulta la muerte de una persona, que constituía sostén de hogar. Se debe realizar un análisis del real perjuicio que se le causa a las víctimas, que serían los miembros de su familia, tanto como los gastos empleados a consecuencia de la muerte de esa persona, los daños materiales, psicológicos, el proyecto de vida de las víctimas y lo que involucra las figuras de lucro cesante y daño emergente. Si bien estos parámetros no son determinantes, podrían ser estimados según el caso concreto y al ser incuantificables, al menos un estimado económico, que pueda cubrir estas necesidades reales.

CAPÍTULO IV

4.1.- CONCLUSIONES

La presente investigación tuvo como fin, establecer si existe o no, la debida proporcionalidad de la pena de privación de libertad, en los delitos de tránsito, teniendo como presupuesto principal, que se trata de delitos culposos, en los cuales podría existir la posibilidad de atribuir una pena alternativa a la privación de libertad.

La legislación penal ecuatoriana, ha sufrido varios cambios, en cuanto a los delitos de tránsito, aunque en la actualidad se trata de fomentar una cultura de paz y la posibilidad de que el Estado pueda brindar la opción de llegar a acuerdos extrajudiciales entre los sujetos frente a un conflicto, en referencia a los delitos culposos de tránsito no se ha desarrollado con el mismo criterio. La principal razón para que no se haya desarrollado el criterio de medidas alternativas a la privación de libertad en los delitos culposos de tránsito, son las políticas del Estado para disminuir los accidentes de tránsito, cuestión que como ha sido analizada, no ha dado resultados positivos, esta lógica de privar de libertad como medida de prevención, en los delitos culposos, no corresponde a las bases del Derecho Penal.

El Código Orgánico Integral Penal, coloca a los delitos de tránsito, como delitos culposos, sin embargo, en cuanto a la pena que se atribuye en estos delitos, únicamente se contempla la privación de libertad.

El Código Orgánico Integral Penal establece varios procedimientos, de los cuales, no todos caben en delitos de tránsito. Es así que son únicamente los procedimientos ordinario y abreviado los que pueden ser aplicables bajo ciertas circunstancias. Empero en cualquiera de los dos procedimientos aplicables, el resultado será una pena privativa de libertad,

aunque en el procedimiento abreviado, se puede dar una negociación de la misma, obteniendo una reducción de la pena.

En el Código Orgánico Integral Penal, se encuentra la figura de la Conciliación, como una alternativa para dar solución a un conflicto, empero esta figura puede ser utilizada bajo ciertas circunstancias; en los de delitos de tránsito con resultado muerte y lesiones graves, a pesar de tratarse de delitos culposos, no procede la conciliación.

Existe desproporcionalidad de la pena privativa de libertad en los delitos culposos de tránsito, en relación a los siguientes principios: 1. El principio de mínima intervención penal. 2. El debido juicio de proporcionalidad, para determinar si una medida es o no proporcional.

Este trabajo aborda un tema de importancia actual en el ámbito del desarrollo del Derecho Penal, las legislaciones actuales, se han alejado de las bases del Derecho Penal Clásico, orientándose a lo que se nombra como el Derecho Penal Moderno; en la legislación ecuatoriana la creación de normas penales, se aleja de ciertos principios penales como el principio de última ratio y el principio de proporcionalidad, el trabajo de los legisladores en los últimos años se ha basado en la creación de nuevos tipos penales unos necesarios y otros no; y más bien se ha tomado al Derecho Penal ya no sólo para proteger los bienes jurídicos penalmente relevantes, sino también, como medio de prevenir índices relevantes de hechos punibles, para beneficio político de gobiernos de turno.

En materia penal, y concretamente en los delitos culposos de tránsito con resultado muerte y lesiones graves que causen incapacidad permanente, pérdida o inutilización de algún órgano deberían existir medidas alternativas a la privación de libertad, ya que en países como el Ecuador, donde a diario se escuchan violaciones de derechos dentro de los centros de

rehabilitación social, donde no existe un régimen penitenciario seguro que garantice la reinserción futura de una persona privada de libertad, cuando se trate delitos, como el delito de muerte culposa y lesiones graves en un accidente de tránsito, debería existir la posibilidad, tanto para el autor del delito culposo, de resarcir el daño a la víctima, en libertad ya que no se trata de una persona peligrosa para la sociedad.

En cuanto a las medidas alternativas a la pena privativa de libertad, son más adecuadas específicamente a las penas de menor cantidad de años de privación de libertad ya que se evita afectar al desarrollo personal de un individuo y a la dignidad de la persona.

Cambiar de paradigma, es trascendental, ya que los resultados de resocialización del individuo tanto en penas privativas de libertad largas como en penas cortas, no han dado los mejores resultados socialmente. Han sido varias las investigaciones actuales, que tienen en común la siguiente conclusión: “LA PRISION NO MEJORA NADA”, se trata de un simple encierro institucional, para cumplir los deberes del Estado en cuanto a la “seguridad” de la sociedad, mas no existe una verdadera educación o mejoramiento personal del reo, dentro de los Centros de Privación de Libertad, solamente se da un perfeccionamiento del delincuente, pues dentro de estos Centros Penitenciarios es donde se relacionan las personas privadas de libertad; y, por subsistencia el individuo aprende y se defiende de los demás reos o se encuentra en un estado de vulneración de derechos constantemente, situación realmente lamentable que se vive día a día en nuestros Centros de Privación de Libertad.

4.2.- RECOMENDACIONES

Frente a la ausencia de normas, que en materia penal permitan la posibilidad de llegar a un acuerdo, en los casos señalados en el presente trabajo, como lo son la muerte culposa en accidentes de tránsito o en caso de lesiones graves, debería existir un trabajo por parte del legislador, ya que el Derecho Penal tiene como piedra angular el principio de legalidad, la creación de ciertas normas que, frente a los delitos culposos, en específico, la muerte culposa en un accidente de tránsito, se pueda llegar a un acuerdo entre la víctima o víctimas del delito y el autor del mismo, sin que sea necesario la pena de privación de libertad.

La víctima en este tipo de delitos, suele ser una familia o personas dependientes de la persona que ha fallecido en el accidente de tránsito. Si existiera la posibilidad de una Conciliación Penal o que esta figura fuera más amplia en cuanto a considerar otros bienes jurídicos como la vida e integridad personal, y un límite de pena mayor se podrá obtener una real y efectiva indemnización del daño causado, como puede ser cantidad de dinero mensual si existieron cargas familiares, una reparación económica, una manutención, u otras medidas de reparación del amplio abanico que prevé la ley, esto a consideración de las partes del proceso, otorgándole un papel trascendental a la víctima; y, evitando que el autor del delito culposos, sea tratado como un criminal, privando de libertad a una persona que no es un peligro para la sociedad.

BIBLIOGRAFÍA

(s.f.).

Agencia Nacional de Tránsito. (1 de Enero de 2017). *ANT*. Obtenido de Agencia Nacional de Tránsito: <https://www.ant.gob.ec/index.php/noticias/estadisticas#.WkGgaONG0dU>

Asamblea Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal*. Quito: Asamblea Nacional.

Bustos, J., & Hormazabal, H. (1991). *Lecciones de Derecho Penal*. Volumen 1.

Cabanellas, G. (2006). *Diccionario Jurídico*. Ciudad de México: Cubc.

Constitución de la República del Ecuador. (2009). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi: Constitución de la República del Ecuador.

Cornejo. (2016). El Procedimiento Abreviado en el COIP. *Revista Judicial Derecho Ecuador*, 42-46.

Corte Nacional de Justicia. (1 de Enero de 2016). *Corte Nacional de Justicia*. Obtenido de <http://biblioteca.defensoria.gob.ec/bitstream/37000/1433/1/Corte%20Nacional%20de%20Justicia%20resolucion02-2016.pdf>

Ferrajoli, L. (1994). Derecho y Garantías. La Ley del más débil. 122-1224.

Gallat, T. (1995). *Delitos de tránsito*. Ciudad de México: PAC, S.A.

Hassemer, W. (1992). *Rasgos y crisis del Derecho Penal Moderno*. Dialnet.

Lengua, R. A. (1 de Enero de 2018). *DRAE*. Obtenido de DRAE: <http://dej.rae.es/#/entry-id/E69120>

Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial. (1 de Enero de 2008). *Turismo*.

Obtenido de Turismo: <http://www.turismo.gob.ec/wp-content/uploads/2016/04/LEY-ORGANICA-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIAL.pdf>

ONU. (1990). *Reglas mínimas de las Naciones Unidas sobre Medidas No Privativas de Libertad o Reglas de Tokio*. Ginebra: ONU.

Quisbert, E. (2008). *Historia del Derecho Penal a través de las Escuelas Penales y sus Representantes*. Centro de Estudios de Derecho.

Real Academia de la Lengua. (1 de Enero de 2018). *Real Academia de la lengua*. Obtenido de <http://dle.rae.es/?id#7pG16he>.

Roxin, C. (1987). *La Reparación en el Sistema de los fines de la Pena*. Munich: Universidad de Munich.

Roxin, C. (s.f.). *Culpabilidad y Prevención en Derecho Penal*. Instituto Editorial REUS S.A.

Roxin, C., Beloff, M., Magariños, M., Ziffer, P., Bertoni, E., & Ríos, R. (1993). *Determinación Judicial de la Pena*. Buenos Aires: Editores del Puerto S.R.

Zaffaroni, R. (1991). La filosofía del Sistema Penitenciario en el Mundo Contemporáneo. *No hay derecho*, 61-62.