Verdad y Derecho
Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas y Sociales
Vol. 5(especial4), 35-45, 2026
DOI: https://doi.org/10.62574/ccczb635

La reparación integral de la víctima en los delitos de tránsito y las medidas cautelares reales sobre el propietario no procesado

Comprehensive reparation for victims of traffic offences and precautionary measures on the assets of the non-prosecuted owner

Brandon Paul Adriano-Caiza
ur.brandonac62@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Riobamba, Chimborazo, Ecuador
https://orcid.org/0000-0002-5510-6019

Paúl Orlando Piray-Rodríguez
ur.paulpr13@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Riobamba, Chimborazo, Ecuador
https://orcid.org/0000-0003-4600-7999

Ayron Rafael Ordóñez-Sánchez
ayronos86@uniandes.edu.ec
Universidad Regional Autónoma de los Andes, Riobamba, Chimborazo, Ecuador
https://orcid.org/0009-0002-4916-1617

RESUMEN

El artículo analizó la relación entre el derecho de la víctima a la reparación integral en los delitos de tránsito y las medidas cautelares reales, con atención a la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo que no fue procesado. Un estudio cualitativo, documental y dogmático examinó la Constitución, el Código Orgánico Integral Penal, el Código Civil, dos pronunciamientos de la Corte Nacional de Justicia y doctrina arbitrada. El Código establece que el propietario responde solidariamente de los daños civiles en las lesiones y los daños materiales, y la Corte Nacional extendió ese criterio a la muerte culposa. Sin embargo, las medidas cautelares reales solo pueden recaer sobre los bienes de la persona procesada, por lo que la víctima debe esperar a la ejecución de la sentencia para afectar el patrimonio del responsable solidario. Se propone una reforma que lo permita con garantías de defensa.

Descriptores: reparación; víctima; responsabilidad civil. (Fuente: Tesauro UNESCO).

ABSTRACT

The article analysed the relationship between the victim's right to comprehensive reparation in traffic offences and precautionary measures on assets, focusing on the joint and several liability of a vehicle owner who was not prosecuted. A qualitative, documentary and dogmatic study examined the Constitution, the Comprehensive Organic Criminal Code, the Civil Code, Resolution 09-2016 and an advisory opinion of the National Court of Justice, and peer-reviewed doctrine. The Code provides that the owner is jointly and severally liable for civil damages in cases of injury and property damage, and the National Court extended this criterion to negligent homicide. However, precautionary measures on assets may only be imposed on the defendant's property, so the victim must wait for the enforcement of the judgment to reach the assets of the jointly liable owner. A reform allowing this, with safeguards for the right of defence, is proposed.

Descriptors: reparation; victim; civil liability. (Source: UNESCO Thesaurus).

Recibido: 02/09/2026. Revisado: 04/09/2026. Aprobado: 04/10/2026. Publicado: 20/10/2026.
Sección artículos de investigación

INTRODUCCIÓN

Los siniestros de tránsito son una de las principales causas de muerte y lesiones en Ecuador. En 2016 se registraron 30.269 accidentes, 21.388 personas lesionadas y 1.967 fallecidas, con mayor riesgo de muerte durante los fines de semana y en horario nocturno (Gómez García et al., 2019). Detrás de estas cifras hay víctimas y familias que necesitan una reparación oportuna, porque los daños económicos, físicos y psicológicos se producen de inmediato, mientras que los procesos penales pueden tardar años en concluir.

La Constitución reconoce el derecho de las víctimas a la reparación integral, que incluye el conocimiento de la verdad, la restitución, la indemnización, la rehabilitación, la garantía de no repetición y la satisfacción del derecho violado (Asamblea Constituyente, 2008, art. 78). El Código Orgánico Integral Penal (COIP) desarrolla este derecho y prevé medidas cautelares reales para asegurar su cumplimiento (Asamblea Nacional, 2014). En los delitos de tránsito, además, el COIP establece que el propietario del vehículo responde solidariamente de los daños civiles, aunque no haya conducido.

El problema surge cuando el propietario no es la persona procesada. El propietario responde de la reparación, pero no es sujeto procesal, y las medidas cautelares reales solo pueden dictarse sobre los bienes del procesado. El objetivo del artículo es analizar esta tensión y determinar si el ordenamiento ecuatoriano permite asegurar, desde el inicio del proceso, la reparación integral con cargo al patrimonio del propietario no procesado.

MARCO REFERENCIAL TEÓRICO

La reparación integral

La reparación integral tiene en Ecuador rango constitucional y se aplica tanto en la justicia ordinaria como en la constitucional. La Corte Constitucional la ha desarrollado progresivamente, desde las primeras órdenes de carácter compensatorio hasta medidas de restitución, rehabilitación, satisfacción y garantías de no repetición, por influencia de los estándares interamericanos (Aguirre Castro y Alarcón Peña, 2018). Su aplicación, sin embargo, presenta debilidades: en la determinación de las compensaciones económicas se han detectado montos uniformes y escasamente motivados (Miño y Palacios Ordóñez, 2023), y en materia penal la reparación suele reducirse a la indemnización (Da Fonte Carvalho y Monteiro, 2025).

Un problema recurrente es la ejecución. La víctima obtiene una sentencia que ordena la reparación, pero no existe un mecanismo eficaz que obligue al condenado a pagarla, y la víctima debe impulsar por sí misma la ejecución (Lindo-Llerena y Medina-Medina, 2023). En el plano internacional, los principios de las Naciones Unidas sobre el derecho de las víctimas a interponer recursos y obtener reparaciones exigen que la reparación sea plena, efectiva y proporcional a la gravedad de la violación y al daño sufrido (Naciones Unidas, 2005). La doctrina procesal ha destacado que el derecho de la víctima a intervenir activamente en todas las etapas del proceso forma parte del debido proceso y de su acceso a la jurisdicción (Nares Hernández et al., 2023). La doctrina sobre justicia restaurativa también subraya que la reparación del daño es una finalidad propia del proceso penal y no un efecto accesorio de la pena (Macedonio Hernández y Carballo Solís, 2020).

La responsabilidad civil de terceros en el proceso penal

Los ordenamientos latinoamericanos han regulado de forma diversa la intervención de los terceros civilmente responsables en el proceso penal. En Colombia, el tercero civilmente responsable solo es citado al incidente de reparación, después de la condena, lo que plantea problemas de defensa y de interrupción de la prescripción (Córdoba Angulo, 2013). En Cuba, la falta de un modelo claro ha hecho que rara vez se declare la responsabilidad civil de terceros, pese a que la ley lo permite (Matos Hidalgo y Antúnez Sánchez, 2016), y se ha propuesto definir sus derechos procesales para asegurar la indemnización de las víctimas (Matos Hidalgo, 2019). En el Perú, se distingue entre el tercero civilmente responsable, que responde por hecho ajeno, y el responsable civil directo (Tello, 2025).

En los accidentes de circulación, la tendencia comparada es hacia una responsabilidad de carácter objetivo, en la que la culpa de la víctima solo exonera o reduce la indemnización en supuestos tasados (de Dios de Dios, 2016). Esta orientación se explica por la finalidad de garantizar la indemnización frente a un riesgo creado por la circulación de vehículos, con independencia de la culpa del propietario.

MÉTODO

Se realizó un estudio cualitativo, documental y dogmático. El análisis normativo comprendió la Constitución de la República del Ecuador, el COIP, el Código Civil y la Resolución 09-2016 de la Corte Nacional de Justicia, sobre el juzgamiento de los delitos de tránsito. Se examinó además el criterio no vinculante emitido por la Presidencia de la Corte Nacional de Justicia en 2019 sobre la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo.

Se aplicaron los métodos de análisis y síntesis y el método exegético para interpretar las disposiciones, y el método comparado para contrastar la regulación ecuatoriana con la de otros ordenamientos latinoamericanos. La doctrina se obtuvo de revistas jurídicas arbitradas.

RESULTADOS

El procedimiento en los delitos de tránsito

Los delitos de tránsito se tramitan por el procedimiento directo cuando se trata de infracciones flagrantes sancionadas con pena privativa de libertad de hasta cinco años, en cuyo caso un juez de tránsito sustancia el proceso en una sola audiencia. Las demás infracciones se tramitan por el procedimiento ordinario: el juez de tránsito conoce la instrucción y la etapa de evaluación y preparatoria de juicio y, si dicta auto de llamamiento a juicio, otro juez de la misma jurisdicción conoce la audiencia de juicio, para garantizar la imparcialidad (Corte Nacional de Justicia, 2016).

Los sujetos del proceso penal son la persona procesada, la víctima, la Fiscalía y la defensa (Asamblea Nacional, 2014, art. 439). El propietario del vehículo que no conducía no es sujeto procesal, porque no intervino en el hecho como autor ni como cómplice. Su relación con el proceso es exclusivamente patrimonial.

La responsabilidad solidaria del propietario

El COIP establece que el propietario del vehículo es responsable solidario de los daños civiles en el delito de lesiones causadas por accidente de tránsito (art. 379) y en el de daños materiales (art. 380) (Asamblea Nacional, 2014). Respecto de la muerte culposa, la Presidencia de la Corte Nacional de Justicia, en un criterio no vinculante de 2019, señaló que el artículo 377 no

prevé expresamente la solidaridad del propietario de un vehículo particular, pero concluyó que el propietario es responsable solidario también en estos casos, con fundamento en el derecho constitucional de la víctima a la reparación integral y en la aplicación directa de los derechos (Corte Nacional de Justicia, 2019). La Tabla 1 resume estas reglas.

Tabla 1. *Responsabilidad solidaria del propietario del vehículo en los delitos de tránsito.*

Delito	Base normativa	Responsabilidad del propietario
Lesiones causadas por accidente de tránsito	COIP, art. 379	Responsable solidario de los daños civiles
Daños materiales	COIP, art. 380	Solidariamente responsable de los daños civiles en cualquier caso
Muerte culposa	COIP, art. 377; criterio de la Corte Nacional de Justicia (2019)	Responsable solidario según el criterio no vinculante de la Corte Nacional

Nota. Elaboración propia a partir de Asamblea Nacional (2014) y Corte Nacional de Justicia (2019).

Esta responsabilidad es de naturaleza civil y no penal: el propietario no sufre la pena ni las sanciones administrativas, sino que responde del pago de la reparación. Su fundamento es la titularidad del vehículo y no la culpa, lo que la aproxima a una responsabilidad objetiva, aunque el propietario podría liberarse si demuestra que el vehículo fue utilizado contra su voluntad, por ejemplo tras un robo. El carácter solidario permite a la víctima exigir la totalidad de la reparación al propietario o al conductor, de conformidad con la regla general de solidaridad de quienes han cometido un delito o cuasidelito civil (Congreso Nacional, 2005, art. 2217).

Las medidas cautelares reales

Las medidas cautelares tienen, entre sus finalidades, garantizar la reparación integral a las víctimas (Asamblea Nacional, 2014, art. 519). El juez las dicta en audiencia, a solicitud fundamentada del fiscal (art. 520), y las

medidas reales previstas en el artículo 549, como el secuestro, la retención y la prohibición de enajenar, recaen sobre los bienes de la persona procesada. En los delitos de tránsito, la prohibición de enajenar el vehículo es la medida más frecuente, porque asegura la reparación con el mismo bien con el que se causó el daño, y el secuestro priva además al titular de su posesión.

El resultado es una laguna. Cuando el conductor es también propietario, las medidas recaen sobre su patrimonio. Pero cuando el propietario no conducía, no puede ser procesado y sus bienes no pueden ser objeto de medidas cautelares durante el proceso, aunque la ley lo declare responsable solidario. La víctima solo puede dirigirse contra su patrimonio en la fase de ejecución de la sentencia, cuando el propietario ya pudo haber dispuesto de sus bienes. La Tabla 2 compara ambas situaciones.

Tabla 2. *Aseguramiento de la reparación según la condición del propietario.*

Situación	¿Es sujeto procesal?	Medidas cautelares reales durante el proceso	Momento en que la víctima puede afectar sus bienes
Conductor propietario	Sí	Procedentes sobre sus bienes	Desde la audiencia en que se dictan las medidas
Propietario que no conducía	No	No procedentes	Solo en la ejecución de la sentencia

Nota. Elaboración propia a partir de Asamblea Nacional (2014), arts. 439, 519, 520 y 549.

DISCUSIÓN

Los resultados muestran una incoherencia entre el reconocimiento sustantivo de la responsabilidad solidaria del propietario y los instrumentos procesales para hacerla efectiva. La ley declara al propietario responsable de la reparación, pero no permite asegurar su patrimonio mientras dura el proceso. Esta situación contradice la finalidad de las medidas cautelares de garantizar la reparación integral (Asamblea Nacional, 2014, art. 519) y el

mandato constitucional de que la falta de norma no justifique el desconocimiento de los derechos (Asamblea Constituyente, 2008, art. 11.3), que fue precisamente el fundamento del criterio de la Corte Nacional (Corte Nacional de Justicia, 2019).

La experiencia comparada ofrece dos lecciones. La primera es que relegar al tercero responsable a una intervención posterior a la condena genera problemas de eficacia y de defensa (Córdoba Angulo, 2013). La segunda es que, sin reglas claras sobre la participación del tercero, la responsabilidad civil se aplica poco y la víctima queda sin indemnización (Matos Hidalgo y Antúnez Sánchez, 2016; Matos Hidalgo, 2019). Ecuador presenta ambos problemas: el propietario no interviene en el proceso y no existe un cauce para asegurar sus bienes.

La solución no puede consistir en convertir al propietario en procesado, porque la responsabilidad penal es personal y exige autoría o participación. Lo que se requiere es reconocer al propietario como tercero civilmente responsable, con derecho a ser notificado, a intervenir en la audiencia de medidas cautelares y a defenderse respecto de su responsabilidad civil, por ejemplo acreditando que el vehículo fue usado contra su voluntad. Sobre esta base, el juez podría dictar medidas cautelares reales proporcionales sobre sus bienes, limitadas al monto previsible de la reparación.

Esta propuesta debe equilibrar los derechos de la víctima con los del propietario. Una medida cautelar sobre los bienes de quien no ha sido oído podría vulnerar su derecho a la defensa y a la propiedad. Por ello, la reforma debería exigir una solicitud motivada, una audiencia con participación del propietario, la acreditación de su titularidad sobre el vehículo y la

proporcionalidad de la medida respecto del daño, en línea con la exigencia de que la reparación sea proporcional (Naciones Unidas, 2005).

El estudio tiene limitaciones. Se basó en el análisis normativo y doctrinal, sin examinar expedientes judiciales que permitan medir la frecuencia con que la víctima no logra cobrar la reparación al propietario no procesado. El criterio de la Corte Nacional sobre la muerte culposa no es vinculante. Futuras investigaciones deberían analizar sentencias de tránsito y su ejecución.

CONCLUSIONES

El COIP declara al propietario del vehículo responsable solidario de los daños civiles en las lesiones y los daños materiales causados por accidentes de tránsito, y la Corte Nacional de Justicia extendió ese criterio a la muerte culposa en una absolución de consultas no vinculante. Se trata de una responsabilidad civil, fundada en la titularidad del vehículo y no en la culpa.

Sin embargo, las medidas cautelares reales solo pueden recaer sobre los bienes de la persona procesada, por lo que la víctima no puede asegurar el patrimonio del propietario no procesado hasta la ejecución de la sentencia. Se propone reformar el COIP para reconocer al propietario como tercero civilmente responsable, con derecho a intervenir y defenderse, y permitir que se dicten medidas cautelares reales proporcionales sobre sus bienes para garantizar la reparación integral.

FINANCIAMIENTO

No monetario.

CONFLICTO DE INTERÉS

No existe conflicto de interés con personas o instituciones ligadas a la investigación.

AGRADECIMIENTOS

A la Universidad Regional Autónoma de los Andes (UNIANDES), por el apoyo brindado al desarrollo de esta investigación.

REFERENCIAS

Aguirre Castro, P., y Alarcón Peña, P. (2018). El estándar de la reparación integral en la jurisprudencia de la Corte Constitucional [The standard of comprehensive reparation in the case law of the Constitutional Court]. *Foro, Revista de Derecho*, (30), 121-143.

Asamblea Constituyente. (2008). *Constitución de la República del Ecuador* [Constitution of the Republic of Ecuador]. Registro Oficial 449, 20 de octubre de 2008.

Asamblea Nacional. (2014). *Código Orgánico Integral Penal* [Comprehensive Organic Criminal Code]. Registro Oficial Suplemento 180, 10 de febrero de 2014.

Congreso Nacional. (2005). *Código Civil (codificación)* [Civil Code]. Registro Oficial Suplemento 46, 24 de junio de 2005.

Córdoba Angulo, M. (2013). Anotaciones sobre el tercero civilmente responsable en el procedimiento penal colombiano [The civilly liable third party in Colombian criminal procedure]. *Revista Derecho Penal y Criminología, 34*(96), 57-81.

Corte Nacional de Justicia. (2016). *Resolución 09-2016* [Resolution 09-2016 on the trial of traffic offences].

Corte Nacional de Justicia. (2019). *Absolución de consultas. Criterio no vinculante sobre la responsabilidad solidaria del propietario del vehículo en delitos de tránsito* [Advisory opinion on the joint liability of vehicle owners]. Oficio 919-P-CNJ-2019, 4 de diciembre de 2019.

Da Fonte Carvalho, M., y Monteiro, V. (2025). Deber de reparación integral y femicidio en Ecuador: análisis de la respuesta estatal (2014-2021) [Duty of comprehensive reparation and femicide in Ecuador]. *Foro, Revista de Derecho*, (44), 147-169. https://doi.org/10.32719/26312484.2025.44.8

de Dios de Dios, M. Á. (2016). Atribución de responsabilidad en atención a la culpa de la víctima. Nueva redacción del artículo 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor [Liability and victim fault in the Spanish motor vehicle liability law]. *Revista de Derecho UNED*, (18), 707-735.

Gómez García, A. R., Orbe Montenegro, V., y Campos Villalta, Y. Y. (2019). Morbilidad y mortalidad por accidentes de tránsito según componentes temporales, Ecuador [Morbidity and mortality due to traffic accidents according to temporal components, Ecuador]. *Killkana Salud y Bienestar, 3*(1), 9-16. https://doi.org/10.26871/killkana_salud.v3i1.246

Lindo-Llerena, R. A., y Medina-Medina, V. E. (2023). La reparación integral en el caso de delitos sexuales [Comprehensive reparation in sexual offences]. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas, 6*(3), 123-131.

Macedonio Hernández, C. A., y Carballo Solís, L. M. (2020). La justicia restaurativa como uno de los fundamentos para la reparación del daño por el delito causado a la víctima u ofendido [Restorative justice as a basis for repairing harm caused to the victim]. *Revista IUS, 14*(46), 307-328. https://doi.org/10.35487/rius.v14i46.2020.558

Matos Hidalgo, L., y Antúnez Sánchez, A. (2016). Referencias en torno a la intervención de los terceros civilmente responsables en los procesos penales en Cuba [The intervention of civilly liable third parties in Cuban criminal proceedings]. *Ratio Juris, 11*(23), 73-96. https://doi.org/10.24142/raju.v11n23a3

Matos Hidalgo, L. (2019). La empresa estatal como tercero civil a propósito del perfeccionamiento de los procesos penales en Cuba [The state enterprise as a civilly liable third party in Cuban criminal proceedings]. *Advocatus, 16*(33), 49-80. https://doi.org/10.18041/0124-0102/a.33.5525

Miño, M. D., y Palacios Ordóñez, I. (2023). Equidad o arbitrariedad: análisis de las compensaciones por daños otorgadas por la Corte Constitucional del Ecuador [Equity or arbitrariness: Compensation awarded by the Constitutional Court of Ecuador]. *USFQ Law Review, 10*(2). https://doi.org/10.18272/ulr.v10i2.3029

Naciones Unidas. (2005). *Principios y directrices básicos sobre el derecho de las víctimas de violaciones manifiestas de las normas internacionales de derechos humanos y de violaciones graves del derecho internacional humanitario a interponer recursos y obtener reparaciones* [Basic Principles and Guidelines on the Right to a Remedy and Reparation]. Resolución 60/147 de la Asamblea General, 16 de diciembre de 2005.

Nares Hernández, J. J., Zetina Huerta, C. M., y Medel Infante, Á. (2023). La víctima como parte activa dentro del procedimiento penal: derecho fundamental de acceso a la jurisdicción [The victim as an active party in criminal proceedings]. *Opinión Jurídica, 22*(47). https://doi.org/10.22395/ojum.v22n47a15

Tello, I. (2025). El responsable civil en el proceso penal [The civilly liable party in criminal proceedings]. *Derecho & Sociedad*, (64), 1-11. https://doi.org/10.18800/dys.202501.016

Derechos de autor: 2026 Por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0)
https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/