

**Dificultades para el tratamiento de la prueba en los delitos imprudentes derivados de los  
siniestros viales**

Diego Alejandro Córdoba Caro

Adrián Cortés Saldarriaga

Trabajo para optar al título de: Magister en Derecho Procesal Penal y Teoría del Delito



Universidad Autónoma Latinoamericana (UNALA)

Facultad de Derecho

Medellín (Antioquia, Colombia)

2018

## Tabla de contenido

Resumen.....	6
Abstract.....	7
Metodología.....	8
<b>1. Delito imprudente en el contexto vial, ¿accidente o siniestro? .....</b>	<b>10</b>
1.1 Siniestros viales la parte oscura de una actividad socialmente aceptada y fácilmente bagatelizada .....	12
1.2 Respuesta integral al siniestro vial como fenómeno jurídicamente relevante, desde el derecho administrativo a la acción penal.....	14
<b>2. El delito imprudente, una mirada desde la siniestralidad vial .....</b>	<b>17</b>
2.1 La culpa.....	19
2.1.1 Modalidades de la culpa. ....	20
2.1.2 Factores generadores de la culpa. ....	20
2.2 El deber objetivo de cuidado .....	22
2.3 El principio de confianza .....	23
2.4 El riesgo permitido.....	23
2.5 Acciones a propio riesgo o autopuesta en peligro .....	24
<b>3. El delito imprudente desde el referente del tránsito terrestre automotor .....</b>	<b>25</b>
<b>4. Régimen Jurídico que rige el tránsito y transporte en la República de Colombia .....</b>	<b>25</b>

4.1 Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) .....	26
4.2 Estatuto de transportes .....	29
<b>5. Tipología de delitos imprudentes derivados de los siniestros viales.....</b>	<b>31</b>
5.1 Lesiones personales .....	32
5.2 Homicidio .....	32
<b>6. Dualidad desde el concepto de policía que ostentan las autoridades de tránsito.....</b>	<b>33</b>
6.1 Policía administrativa .....	34
6.2 Policía judicial .....	35
6.3 Las autoridades de tránsito con funciones de policía judicial .....	35
<b>7. Procesamiento de la escena y manejo del lugar de los hechos en siniestros viales, el punto de inicio que define el desarrollo procesal desde los diferentes escenarios .....</b>	<b>37</b>
7.1 El Informe Policial de Accidente de Tránsito.....	37
7.2 Procesamiento de la escena en los siniestros viales.....	40
7.3 Investigación de delitos derivados de los accidentes de tránsito .....	43
<b>8. El tratamiento de la prueba en el contexto de los delitos imprudentes .....</b>	<b>45</b>
8.1 La Prueba pericial en el contexto de los hechos de tránsito .....	45
<b>9. La embriaguez en los siniestros viales y su relevancia jurídica desde el punto de vista administrativo y penal .....</b>	<b>47</b>
9.1 Con relación al Código Nacional de Tránsito.....	48

9.2 Con relación al Código Penal .....	53
<b>10. Análisis estadístico de muestreo intencional no aleatorio .....</b>	<b>56</b>
10.1 Análisis de estadísticas de homicidios imprudentes derivados de siniestros viales en la ciudad de Medellín entre el 01 de enero del año 2014 al 31 de mayo de 2018 .....	56
10.2 Informes policiales de accidente de tránsito diligenciados por asuntos relativos a conductas que se pueden considerar como delitos imprudentes (lesiones personales y homicidio) en la ciudad de Medellín entre el 01 de enero del año 2014 al 31 de mayo de 2018 .....	57
10.3 Inmovilización de vehículos por asuntos relativos a conductas que se pueden considerar como delitos imprudentes (lesiones personales y homicidio) en la ciudad de Medellín entre el 01 de enero del año 2014 al 31 de mayo de 2018 .....	59
10.4 Información ingresada al sistema SPOA de la Fiscalía General de la Nación por delitos imprudentes derivados de los siniestros viales (lesiones personales y homicidio) en la ciudad de Medellín entre el 01 de enero del año 2014 al 31 de mayo de 2018.....	60
<b>11. Casos objeto de estudio, homicidios imprudentes por siniestros viales conocidos en la ciudad de Medellín, por hechos sucedidos entre el 01 de enero del año 2016 y el 31 de diciembre de 2017 .....</b>	<b>61</b>
11.1 Falta de intervención por parte de la autoridad de tránsito.....	62
11.2 Abandono del lugar por parte del agente y no individualización de los mismos .....	63
11.3 Inexactitud de ubicación del lugar de los hechos y pérdida de EMP y EF.....	63

11.4	Indebido procesamiento de la escena inicialmente como lesiones personales, a causa de las cuales la víctima posteriormente pierde la vida .....	63
11.5	No práctica de la prueba de embriaguez .....	64
11.6	Indebido diligenciamiento del Informe Policial de Accidente de Tránsito .....	64
<b>12.</b>	<b>Procedimientos adecuados para subsanar las dificultades evidenciadas en el sondeo con el instrumento metodológico como parte de los cincuenta y cinco casos abordados de manera por homicidios imprudentes por siniestros viales conocidos en la ciudad de Medellín, por hechos sucedidos entre el 01 de enero del año 2016 y el 31 de diciembre de 2017</b>	<b>64</b>
12.1	Falta de intervención por parte de la autoridad de tránsito .....	65
12.2	Abandono del lugar por parte del agente y no individualización de los mismos .....	66
12.3	Inexactitud de ubicación del lugar de los hechos y pérdida de EMP y EF .....	66
12.4	Indebido procesamiento de la escena inicialmente como lesiones personales, a causa de las cuales la víctima posteriormente pierde la vida .....	67
12.5	No práctica de la prueba de embriaguez .....	68
<b>13.</b>	<b>Conclusiones</b> .....	<b>69</b>
	Recomendaciones .....	70
	<b>Referencias generales</b> .....	<b>72</b>
	<b>Referencia de legislación y jurisprudencia</b> .....	<b>76</b>

## **Dificultades para el tratamiento de la prueba en los delitos imprudentes derivados de los siniestros viales<sup>1</sup>**

Diego Alejandro Córdoba Caro<sup>2</sup>

Adrián Cortés Saldarriaga<sup>3</sup>

### **Resumen**

En este escrito se documenta el desarrollo de la actividad de policía judicial al interior del proceso penal llevado a cabo en el escenario de los delitos imprudentes derivados de los siniestros viales, así mismo se logra establecer como una autoridad inicialmente concebida como de orden administrativo, dada su convergencia entre el proceso administrativo y el apoyo del proceso penal despliega actividades que requieren especial tratamiento con el fin de constituirse en útiles para el proceso penal.

Es así, como se contextualiza sobre los adecuados estándares normativos se identifican algunas dificultades para el tratamiento de la prueba en dicho delito por parte de la autoridad de tránsito desde la óptica de la función de policía judicial desarrollada en la ciudad de Medellín-Colombia; para pasar tomando como punto de referencia algunos casos prácticos a observar algunas falencias en el tratamiento de la prueba y finalmente, se categorizan los adecuados

---

<sup>1</sup> El presente escrito hace parte de la investigación desarrollada bajo el mismo nombre, llevada a cabo durante el primer y segundo semestre de 2018 como uno de los requisitos de grado para optar al título de Magister en Derecho procesal penal y Teoría del Delito de la Universidad Autónoma Latinoamericana (UNAUULA). Tutor del artículo: Doctor Cesar Alejandro Osorio Moreno PhD. cesar.osoriomo@unaula.edu.co.

<sup>2</sup> Abogado de la Universidad de San Buenaventura sede Medellín, especialista en derecho procesal penal de la Universidad Autónoma Latinoamericana (UNAUULA), candidato a Magíster en Derecho Procesal Penal y Teoría del delito de la Universidad Autónoma Latinoamericana (UNAUULA); servidor público, investigador en las áreas del derecho penal y disciplinario. diegoodac@hotmail.com.

<sup>3</sup> Investigador judicial de la Corporación Universitaria Remington, abogado de la Corporación Universitaria Remington, especialista en derecho procesal penal de la Universidad Autónoma Latinoamericana (UNAUULA), candidato a Magíster en Derecho Procesal Penal y Teoría del delito de la Universidad Autónoma Latinoamericana (UNAUULA); abogado defensor en el área del derecho penal. abogadoadriancortes@gmail.com.

procedimientos técnicos y metodológicos para el conveniente tratamiento probatorio, como insumo primigenio del proceso judicial.

**Palabras clave:** Siniestro vial, delito imprudente, proceso penal, autoridad de tránsito, policía judicial.

### **Abstract**

This document documents the development of the judicial police activity within the criminal process carried out in the scenario of reckless crimes derived from road accidents, likewise it is established as an authority initially conceived as an administrative order, given Its convergence between the administrative process and the support of the criminal process unfolds activities that require special treatment in order to become useful for the criminal process.

Thus, as it is contextualized on the appropriate normative standards, some difficulties are identified for the treatment of the evidence in said crime by the transit authority from the perspective of the judicial police function developed in the city of Medellín- Colombia; to take as a point of reference some practical cases to observe some shortcomings in the treatment of the test and finally, to categorize the appropriate technical and methodological procedures for the convenient probatory treatment, as the primary input of the judicial process.

**Keywords:** Traffic accident, reckless crime, criminal process, transit authority, judicial police.

## **Metodología**

Desde la base procesal penal acusatoria, la cual hace más de una década se encuentra establecida en nuestro país como evolución del sistema inquisitivo, los operadores jurídicos han señalado la clara necesidad de establecer adecuadas reglas de tratamiento para la evidencia con el fin de que éstas ingresen de forma completa al debate en los estrados judiciales, y a ello no es ajeno el asunto que se plantea desde la óptica del delito imprudente: que si bien es cierto no ostenta las implicaciones del elemento volitivo del doloso, su desarrollo requiere un adecuado manejo probatorio con la aplicación total de las técnicas establecidas para tal fin.

Para la presente investigación, se entiende como variable independiente el aseguramiento de la prueba en los delitos imprudentes derivados de los siniestros de tránsito, puesto que a partir de su análisis se determinarán la eficiencia, eficacia y validez del sistema procesal penal, y la normativa asociada se convierte pues, en variable dependiente toda vez que está sujeta a los resultados del fenómeno aquí estudiado.

Es así, como mediante la observación del problema de la siniestralidad vial en la ciudad de Medellín y su relación con el proceso penal, se planteó el problema delimitándolo al desarrollo de la actividad de policía judicial que ostentan las autoridades de tránsito, cuya intervención inicial se constituye en el principio de la actividad procesal penal.

Paralelo a lo anterior y con el fin de establecer un contexto adecuado, mediante el análisis literario, normativo y jurisprudencial se logró una aproximación hacia un estado del arte, ello con el fin de entender de manera integral el fenómeno socio jurídico aquí planteado, es así, como no solo se limitó a ese elemento estructurador sino también como instrumento orientador de las posibles soluciones a plantear.

De igual forma, mediante la utilización de instrumentos diseñados por los investigadores para la recolección de información, como desarrollo de lo trazado, y en aras de interactuar con el objeto se solicitó documentación a la Fiscalía General de la Nación- Seccional Medellín, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses- Regional Noroccidente y la Secretaría de Movilidad de Medellín como actores directos del fenómeno tratado. En los archivos de esta última institución, se logró así, abordar cincuenta y cinco casos de manera aleatoria que se encontraban conservados en la oficina de policía judicial de tránsito, ello por homicidios imprudentes por siniestros viales conocidos en la ciudad de Medellín, por hechos sucedidos entre el 01 de enero del año 2016 y el 31 de diciembre de 2017, se diligenció el instrumento documental esbozado para tal fin, lo cual permitió individualizar y evaluar las diferentes particularidades del caso al ser observadas, tabuladas y contrastadas.

Es así, como con los datos recolectados de carácter empírico-cuantitativo y concordado con los investigados de índole cualitativo-teóricos, esbozados en el proyecto de esta investigación se constituyen en los elementos para generar las respuestas a los objetivos trazados.

Mediante la adopción de la técnica de muestreo intencional no aleatorio se accedió a información representativa relacionada con el objeto de estudio, ello en consideración a la estructura metodológica frente al muestro no aleatorio que aduce Giraldo (2005):

Es el que no utiliza el azar para su selección; la muestra es seleccionada por conveniencia del investigador. En todos ellos se selecciona la muestra por conveniencia, por opinión o con alguna intención del investigador. (Giraldo, 2005, pág. 135)

Es así como queda manifiesto un problema del derecho penal que debe ser entendido y tratado de manera adecuada desde ejercicios académicos que generen aproximaciones a áreas poco asistidas, como bien plantea Giraldo (2005) “además, el propósito de las ciencias culturales no es solo el de comprender el mundo, sino transformarlo”.

### **1. Delito imprudente en el contexto vial, ¿accidente o siniestro?**

Pese a que nuestro escenario investigativo se circunscribe al asunto relativo a la prueba en el escenario procesal penal; con el fin de contextualizar el concepto de delito imprudente derivado de los siniestros viales, como elemento fundamental en el desarrollo del tema propuesto, es necesario esbozar cómo en la actualidad los estudiosos de la seguridad vial en el mundo, han dado avances en la investigación académica de manera integral con el fin de aplicar abstracciones semánticas, que permiten desarrollar entre la sociedad global, un lenguaje apropiado que supedite referirse de manera adecuada a los hechos de tránsito asociados a muertes y lesiones personales, asunto que por su mismo impacto genera todo tipo de consecuencias sociales, económicas y políticas alrededor del mundo.

A primera vista podría decirse que la humanidad entiende, tanto desde unos criterios empíricos como especializados, que los accidentes o siniestros de tránsito dejan graves consecuencias; sin embargo, ambos conceptos deben ser entendidos de manera discriminada; siendo esta diferencia un elemento que posibilita contextualizar elementos particulares, tal y como lo plantea el Banco Interamericano de Desarrollo BID (2014) en el informe anual.

<b>ACCIDENTE</b>	<b>SINIESTRO</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hecho fortuito que ocurre por <b>casualidad</b> o azar</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Hecho <b>causal</b> que ocurre por la interacción entre diferentes factores identificables</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ocurre de manera <b>inesperada</b> por lo que no se puede prevenir</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Es <b>predecible</b> y prevenible</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sus causas son <b>poco controlables</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sus causas son <b>controlables</b></li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enfoca la atención en las <b>consecuencias</b> o resultados de un hecho</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enfoca la atención en la identificación de los factores que <b>intervienen</b> para que ocurra un hecho de tránsito y aquellos que <b>contribuyen</b> a disminuir la gravedad de las consecuencias.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Impide</b> que nos hagamos responsables de esos resultados.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Permite</b> que tomemos consciencia y acciones para prevenirlos</li> </ul>

Fuente: Informe del Banco Interamericano de Desarrollo (2014).

A este propósito, toma validez incorporar el concepto de siniestro vial para los fines propios del desarrollo de la acción penal en lo planteado a través del presente artículo, toda vez que ello permite avizorar con mayor claridad, desde el empirismo y desde la óptica misma de la teoría del delito, un criterio semántico del concepto a tratar, que en configuración con los demás elementos contribuyen al cabal entendimiento de los siniestros viales como fenómenos sociales, que interesan al derecho penal.

## **1.1 Siniestros viales la parte oscura de una actividad socialmente aceptada y fácilmente bagatelizada**

Ahora bien, es capital para ingresar en el contexto esbozado, tener en cuenta la postura de Martínez (2015) sobre los siniestros viales y quien a propósito plantea que:

Según la Organización Mundial de la Salud, ‘los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte entre los jóvenes entre 15 y 29 años, la segunda entre los 5 y los 14, la tercera entre los 30 y los 44 y la octava de los 45 años en adelante. Las tendencias actuales indican que, si no se toman medidas urgentes, los accidentes de tránsito se convertirán en el año 2.030 en la quinta causa de muerte. Además, La mitad de las muertes mundiales por accidentes de tránsito corresponden a peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%), los llamados “usuarios vulnerables de la vía pública. Solo el 5% de los conductores resultan heridos o mueren en un accidente de tránsito. (Martínez, 2015, pág. 14)

Puede entonces afirmarse que el tránsito terrestre automotor se vislumbra en las sociedades actuales como un asunto que si bien es cierto, es la forma de impulsar las dinámicas sociales y económicas en términos globales, bajo el esquema de una actividad tradicional propias del ciudadano actual, desencadena escenarios de perjuicio e incluso delitos que por supuesto revisten interés en los asuntos propios del derecho penal, cuestiones que no pueden asumirse como una nimiedad, pues dada la gravosa afectación que surge de cada suceso, asunto explicado tal y como lo señala García (2007):

Evitar así la bagatelización aludida de las muertes y lesiones en carretera, primando así no sólo el desvalor de resultado frente al desvalor de acción, sino presumiendo que siempre que está en juego una vida o la integridad física, la infracción de la norma de cuidado, pese a ser leve, es grave -esto es: infracción penal grave, o sea, delito. (García, 2007, pág. 8)

Si se pretende sortear cuestiones como la aducida anteriormente, es importante que se brinde una adecuada estructuración tanto técnica como jurídica, y así lograr el verdadero aporte que la sociedad espera de sus instituciones en el ámbito de la acción penal; en situaciones como esta, la sociedad civil hace un llamado a la institucionalidad para que materialice diferentes mecanismos de acción y articule al interior de la Política Criminal, las cuestiones relativas al injusto derivado de la conducta imprudente, tal cual lo plantea el precitado autor García (2007):

Realmente, la percepción social subjetiva de inseguridad se centra en la criminalidad violenta, y más en concreto en la pequeña criminalidad. Y aquí el abismo entre realidad y percepción subjetiva sí es constatable. Pero en materia de tráfico, acaso suceda lo contrario, y la sociedad no acabe de dejarse persuadir por el catastrófico –pero aquí fiel a la realidad- discurso de los poderes públicos. En el fenómeno del tráfico, las “fuentes de peligro” están masiva y democráticamente repartidas; el ciudadano no es sólo paciente, sino también y fundamentalmente agente directo y principal de riesgo. Por una cuestión de equilibrio psicosocial la intolerancia pareciera proyectarse en riesgos socialmente bien circunscritos: riesgos de “los otros” –productores, industria, criminales, etc.- no sobre los

riesgos que uno mismo puede generar cotidianamente. Digamos pues que más que percepción subjetiva de intolerable inseguridad, lo que acontece con el tráfico rodado es la creciente intolerancia hacia los costes humanos y materiales que el tráfico masivo de las sociedades actuales provoca. (García, 2007, pág. 4)

## **1.2 Respuesta integral al siniestro vial como fenómeno jurídicamente relevante, desde el derecho administrativo a la acción penal**

Es así como estos asuntos que tradicionalmente han sido propios del derecho administrativo sancionador, deben entenderse y desarrollarse en el proceso penal, y en nuestro contexto articularse de una manera adecuada a fin de mantener dentro de cada uno de sus aportes, una adecuada postura hacia las exigencias sociales.

Paralelo a lo planteado, de acuerdo al artículo “Accidentes de tránsito son una epidemia mundial”, la OMS indica que los accidentes de tránsito ocupan las primeras causas de muerte en todos los rangos de edad de las personas: “en promedio, los fallecimientos causados por un accidente de tránsito ocupan el décimo lugar de todas las posibles causas de un ser humano, solamente superados por enfermedades como el SIDA y accidentes cerebrovasculares” (Vargas, 2012).

Para la ciudad de Medellín el asunto de la accidentalidad vial se ha tornado en una problemática preocupante, asunto que ha conllevado a la revisión de alternativas desde la corresponsabilidad, tanto de las autoridades administrativas, como aquella que ostenta la acción penal, siendo por supuesto, esta última principalmente el objeto de esta investigación.

Para la segunda ciudad con mayor densidad demográfica del país, según cifras oficiales del Observatorio de Violencia, dependencia anexa al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en lo corrido del año 2017, en Medellín 2295 personas sufrieron lesiones personales por accidente de tránsito con diferentes consecuencias y 265 perdieron la vida.

A la luz de lo anterior, se puede colegir que el derecho penal tiene la obligación de dar respuesta a las diferentes manifestaciones de la siniestralidad vial en el punto que lo enmarca como fenómeno delictivo, y asumirse como tal, ello pese a ostentar la categoría de imprudente, la perspectiva socialmente aceptada de accidente, como lo define Martínez (2002):

Accidente es el acontecimiento eventual que ocasiona un daño, produciendo determinados efectos jurídicos'. Por lo cual estaremos de acuerdo entonces que cualquier accidente sea producido o no de manera fortuita e inevitable producirá un daño, el cual, puede ser para la misma persona que lo causa o bien para un tercero y que como consecuencia de esto habrá repercusiones de tipo jurídico. (Martínez, 2002, pág. 3)

La anterior definición expone de forma manifiesta que el fenómeno de la siniestralidad vial aquí tratado, devela una serie de responsabilidades íntimamente anudadas al contexto de la actividad jurídico penal, toda vez que la normatividad ha identificado en el concepto de dicho asunto, no sólo su aplicabilidad como fenómeno social jurídicamente relevante, sino también las bases casuísticas que bien otorgan o eximen de responsabilidad ante el resultado de los hechos.

A su vez la Ley 769 de 2002, norma de ineludible remisión para el particular en el territorio colombiano, define un accidente de tránsito como:

Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (Ley 769, 2002, art. 2)

Se puede aducir que, entre la variedad de respuestas de índole jurídico, se encuentra una postura desde el derecho penal que, apoyado en sus figuras procesales y ciencias auxiliares, se halla en la obligación de desarrollar la acción en tan particular y especial escenario; por ende, traslada a los operadores la obligación de mantener el adecuado tratamiento de las herramientas jurídicas y procesales, y ubica en el real contexto del delito, el cual como contenido, se convierte en un “mecanismo de hecho”.

Es inexorable entonces, obtener por parte de quienes ostentan la acción penal, herramientas adecuadas que permitan visibilizar el problema y por ende permita una articulación de acciones al interior del proceso penal, que conduzcan a entender por parte de los operadores jurídicos que los siniestros de tránsito, ubicados al interior del catálogo penal, tienen un especial tratamiento probatorio y como tal, deben ser abordados de acuerdo con las herramientas técnicas particulares que contextualicen en el entendido, que el proceso como reacción al delito, debe desarrollarse de manera técnica, eficaz y justa; y así de esta manera, abordar el siniestro de manera integral, desde todas las esferas del conocimiento exigibles para estos casos.

Los esfuerzos estatales hoy se fundamentan en la protección de todos los actores de la vía como elemento fundamental de la actividad administrativa, sin embargo es ineludible el punto de convergencia con el derecho penal y por ello, se asume un compromiso de proceder con un adecuado recaudo probatorio en el proceso penal, pues esta acción se convierte en una

herramienta jurídica para que las autoridades ejerzan un control eficaz. Sin embargo en Medellín, y al tener en cuenta las cifras del Instituto de Medicina Legal, se torna esencial adoptar labores que, desde el proceso penal, permita abordar de manera íntegra y especial el delito imprudente que resulta con ocasión al tránsito terrestre automotor.

## **2. El delito imprudente, una mirada desde la siniestralidad vial**

Al tomar como eje inicial del planteamiento, este se define que, quien obra con culpa o de manera imprudente, desencadena consecuencias perjudiciales al otro, generalmente lesionando la vida y/o integridad personal, y viéndose inmerso en consecuencias penales, como bien lo plantea Velásquez (2010):

Ahora bien, sí parece claro –para ser coherentes con el punto de partida asumido- que en el tipo de injusto de los hechos culposos o imprudentes, al igual que en los dolosos, se encuentran conjugados tanto un atentado contra los valores ético sociales (desvalor de acción) como uno contra los bienes jurídicos (desvalor de resultado).

Así las cosas, es evidente la obligación que desde el punto de vista del *ius puniendi* le asiste al Estado de intervenir en este tipo de conductas, y no es ajeno a dicho precepto el delito imprudente derivado de los siniestros viales.

Desde el punto de vista del aspecto objetivo, encontramos su composición en los elementos integradores del supuesto de hecho, es decir los descriptivos y normativos; así lo aduce Velásquez (2010):

Por supuesto, como las conductas culposas para ser punibles deben también ser típicas antijurídicas y culpables (artículos 9º., inciso 1º, y 23), el tipo aparece conformado por unas características especiales que le diferencian del doloso de comisión, como consecuencia del concepto de conducta asumido en su oportunidad; y, al igual que sucede con las conductas de comisión dolosa, el tipo de injusto imprudente no solo le da cabida al desvalor de resultado, sino también al desvalor de acción.

Esta perspectiva doctrinaria establecida por el legislador, se desarrolla claramente en la jurisprudencia como lo plasma un aparte de la sentencia de casación del Magistrado Salamanca (2007):

Se satisface con la teoría de la imputación objetiva, según la cual un hecho causado por el agente le es jurídicamente atribuible a él si con su comportamiento ha creado un peligro para el objeto de la acción no abarcado por el riesgo permitido y dicho peligro se realiza en el resultado concreto. (Corte Suprema de Justicia, Sentencia 27388, 2007)

Ahora bien, para lograr desarrollar el concepto del delito imprudente, es necesario esbozar los elementos doctrinales y teóricos, en vista de que esta condición permitirá ingresar al escenario de la práctica probatoria, con elementos particulares que ayuden a configurar la búsqueda de las exigencias estructurales del tipo imprudente, y así materializarlas en el ejercicio procesal penal.

## 2.1 La culpa

Es una inexorable obligación para lo aquí tratado, establecer el desarrollo legislativo y la forma de tipificar y punir los delitos imprudentes en el territorio colombiano, asunto vigente que se acoge a partir de la Ley 599 de 2000 en su artículo 23, donde se señala que: “La conducta es culposa cuando el resultado típico es producto de la infracción al deber objetivo de cuidado y el agente debió haberlo previsto por ser previsible, o habiéndolo previsto, confió en poder evitarlo” (Ley 599, 2000, art. 23)

Con relación a la culpa, Carrara la define como “la voluntaria omisión de diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio hecho”.

Es así como, al tomar lo planteado por el precitado autor, se evidencia que fundamentalmente la culpa se suscribe a una alteración en la voluntad del sujeto que, al no prevenir lo previsible y que al originarlo, resulta en efectos dañosos que modifican el plano material; es así pues, que puede inferirse que el autor distingue el elemento de voluntad, separando del alcance penal los actos involuntarios que se sucedan por fuerzas externas a ésta.

Como idea general y consensuada por los tratadistas al respecto, la culpa se deriva de un defecto de la atención, de la voluntad y/o la inteligencia; es por ello que para que una conducta pueda considerarse culposa, es requisito fundamental que el actor posea la capacidad de prever el resultado o, que haya previsto la forma de evitarlo.

### 2.1.1 Modalidades de la culpa.

a) **Inconsciente, negligente o sin representación:** Se presenta cuando el resultado típico, siendo previsible para el agente, se produce por falta de previsión. En este caso, la persona en ningún momento quiere el resultado, pero actúa de manera negligente.

b) **Consciente, imprudente o con representación:** Se configura cuando siendo previsible un resultado posible, el sujeto actúa imprudentemente al tener confianza en poderlo evitar. En este caso, la acción se enmarca en una extrema seguridad en su actuar.

### 2.1.2 Factores generadores de la culpa.

a) **Negligencia:** Se define como la omisión de diligencia o cuidado contraria al deber de atención a que el hombre está obligado en relación con las normas de convivencia social. Mezger E. (2000) se refiere a ella como “una conducta omisiva contraria a las normas que imponen determinada acción solícita, atenta y sagaz, encaminada a impedir la realización de un resultado dañoso o peligroso”.

b) **Imprudencia:** Está definida como actuar con precipitación, ligereza, sin cálculo, o con poca precaución. Para Altavilla (1978)

Es una conducta positiva, consistente en una acción de la cual había que abstenerse, por ser capaz de ocasionar determinado resultado dañoso o de peligro, o que ha sido realizada de manera no adecuada, haciéndose así peligrosa para el derecho ajeno, penalmente tutelado.

Como lo establece Claus Roxin: la delimitación entre dolo e imprudencia, constituye uno de los problemas más importantes y difíciles de la teoría general del derecho penal; resulta especialmente importante, porque dicha distinción depende o bien desde la punibilidad misma del hecho, como sucede en la mayoría de los casos debido a la ausencia de una combinación penal para el delito imprudente, o bien por la intensidad de la pena, asunto que se torna sustancialmente difícil porque aún no se encuentra totalmente decantado conforme a qué criterios y parámetros debe ser efectuada esa delimitación (Roxin, 1997, pág. 31).

Para Roxin es muy poco claro saber si alguien actúa con imprudencia o dolo en el caso de los accidentes de tránsito.

**c) La impericia:** es la falta de conocimiento sobre una actividad, arte o profesión; o también la incapacidad técnica para el ejercicio de una función determinada -profesión o arte-. Bien cabe agregar que el consumo de bebidas alcohólicas en el organismo humano puede provocar este efecto circunstancialmente.

**d) Violación de reglamentos:**

La convivencia social impone la obligación de observar determinadas normas positivas que regulan la relación de los hombres; de ahí que quien se sustrae, o viola su contenido prohibitivo, puede ocasionar un daño a bien jurídicamente tutelado. Cuando esa violación reviste la forma de imprudencia o de negligencia se configura en un comportamiento culposos.

## 2.2 El deber objetivo de cuidado

Según esta exigencia, el autor debe realizar la conducta como lo haría una persona con un nivel de razonabilidad y prudencia con la diligencia del “*buen padre de familia*”, de manera tal que, si no actúa de acuerdo a dicha obligación, violaría el deber objetivo de cuidado.

Así las cosas, este consiste en la obligación de prestar la atención necesaria, oportuna, conveniente, correcta, precisa, requerida y exigida para evitar la lesión de los bienes jurídicos.

La mayoría de las veces, los siniestros viales ocasionados por conductores en estado de embriaguez, que dejan como consecuencia el homicidio o lesiones personales, son los punibles concurrentes, que tienen su fundamento en los principios de confianza y autorresponsabilidad, pero también en la imprudencia, la experiencia general de la vida, la previsibilidad, la ponderación entre el interés que existe en la libertad de actuación y el que se deriva de la protección de bienes jurídicos.

Como aduce Villavicencio Terreros sobre los delitos imprudentes de comisión y se refiere a ellos desde el deber objetivo de cuidado:

Es un concepto objetivo, en la medida que nos permite saber cuál es el cuidado necesario que se requiere en la ejecución de la conducta durante la vida de relación social. La manera como se determinará dicho cuidado será a través del criterio de hombre diligente y de la capacidad individual de autor en el caso concreto. Es un concepto normativo, ya que nos permite identificar las conductas riesgosas a través de normas de cuidado. Con

ello, nos permite enmarcar lo anti normativo, a través de la contradicción de la conducta concreta con las normas de cuidado.

### **2.3 El principio de confianza**

De acuerdo a este principio, y si se tienen en cuenta los roles repartidos dentro de la sociedad, y en la dinámica del tránsito terrestre automotor, cada individuo tiene asignado un rol, y conforme a el mismo se espera que se comporte en las situaciones de interacción con los demás actores, es así como quien se comporta en la actividad de conducción, de acuerdo a como lo exige la norma, puede confiar en que los demás usuarios de la vía pública también lo hagan en el marco de la ley como lo aduce la Corte Suprema de Justicia en el Auto 32071 de 2011: “pero siempre y cuando que quien se escuda en el principio de confianza haya acomodado su actuación a las normas que disciplinan la concreta actividad” (Corte Suprema de Justicia, Auto 32071, 2011).

Este principio, asume como derivación práctica, que aquel que actúa de manera adecuada, no esperará que con su conducta pueda causar un resultado típico por el comportamiento antijurídico de otro.

### **2.4 El riesgo permitido**

En el ámbito de las dinámicas sociales existe un riesgo y es el límite a éste, en el cual se tolera o lo asume la sociedad; en este instituto, es donde se determina cuál es el cuidado

requerido para ejercer como actor vial, dentro de la dinámica de tráfico, y a su vez se establecen los límites que pueden ser o no trasgredidos como una valoración social.

## **2.5 Acciones a propio riesgo o autopuesta en peligro**

De acuerdo con el artículo 9 del Código Penal, “la causalidad por sí sola no basta para la imputación jurídica del resultado” (Ley 599, 2000, art. 9), de lo cual se logra inferir que se hace necesario pasar a criterios complementarios, como son el de evaluar el aporte de la víctima a la realización del resultado típico, pues el agente realiza una conducta socialmente aceptada y en el marco de la exigencia.

Es aquí, que se entra a evaluar una conducta o aporte de la propia víctima, quien contribuye a la lesión o puesta en peligro de los bienes jurídicos; es decir, fue vital su intermediación para la concreción del resultado típico.

Lo desarrollado en este planteamiento, puede ser adecuadamente complementado en lo establecido por el magistrado Ramírez (2009) en Sentencia de Casación 32174 donde aduce que:

Ciertamente no se trata aquí de la imputación de un daño a la víctima, sino de la infracción del deber objetivo de cuidado en cuanto la norma establece la prohibición al pasajero de bajarse del vehículo en movimiento, la cual excluye la responsabilidad penal del conductor con criterios de imputación objetiva y no de causalidad, bajo la consideración de la generación del riesgo por la propia víctima, según lo entendieron las instancias. (Corte Suprema de Justicia, Sentencia 32174, 2009)

### **3. El delito imprudente desde el referente del tránsito terrestre automotor**

Partiendo de un concepto jurídico-penal, quien obra con culpa o de manera imprudente, desencadena consecuencias perjudiciales al otro, generalmente desde la lesión, ya sea de la vida o la integridad personal, y por ende se puede ver inmerso en consecuencias de índole penal; Así las condiciones, es evidente la obligación que desde la óptica de la acción penal le asiste al Estado de intervenir en este tipo de conductas.

Desde el punto de vista del aspecto objetivo, encontramos su composición en los elementos integradores del supuesto de hecho es decir, desde los descriptivos y normativos que deben ser abordados y relacionados para configurarse al interior de la estructura del delito imprudente derivado de los siniestros viales, es así como se pasará a mencionar las normas de remisión que generalmente se relacionan en este tipo de delitos.

### **4. Régimen Jurídico que rige el tránsito y transporte en la República de Colombia**

Un elemento jurídico de ineludible remisión, y que se relaciona con la acción penal desde la figura del derecho administrativo, pero que se torna ineludible a la hora de tratar el delito imprudente derivado de los siniestros viales, es lo relativo al régimen jurídico de tránsito y transporte terrestre automotor, toda vez que al interior de estos cánones normativos se encuentra implícita la violación al deber objetivo de cuidado y son esas instancias normativas, y los comportamientos considerados reprochable que pretende controlar donde se ubica la fuente que indica la configuración de la culpa.

Cuando nos referimos a las normas de remisión es preciso hacer énfasis en el término de normas jurídicas incompletas; según Larenz, estas proposiciones “son sólo las que completan o aclaran el supuesto de hecho o la consecuencia jurídica previstos en otras proposiciones jurídicas distintas (...)” Stampa Braun escribe: “no toda 'disposición' de carácter penal alberga una norma completa" (Mir, S. 2003).

Así pues, las normas de remisión son un proceso legislativo que parte de otras reglas jurídicas incompletas; en este proceso, para establecer la pena correspondiente a un determinado supuesto de hecho, el legislador se remite a la pena fijada para un supuesto de hecho distinto, lo cual permite "*rellenar el vacío existente en el precepto remitente*" (Mir, S. 2003) como es el caso de las leyes penales en blanco, que son aquellas que si bien contienen la pena, no consignan íntegramente los elementos específicos del supuesto de hecho.

De acuerdo a lo planteado, se hará mención y de manera sucinta de los aducidos elementos de orden normativo:

#### **4.1 Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre)**

Una forma adecuada de contextualizar en el aducido precepto, es lo desarrollado por la honorable Corte Constitucional a través de la Sentencia C-468 de 2011, de la cual se transcribe:

El Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 de 2002, modificado por las leyes 993 de 2004, 1005 de 2006, 1239 de 2008, 1281 de 2009, 1310 de 2009, 1383 de 2010 y 1397 de 2010, tiene como sustento constitucional el derecho fundamental que tiene todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, a circular libremente por el

territorio nacional (C.N., art. 24); y en el mandato constitucional según el cual corresponde al Congreso hacer las leyes mediante las cuales deberá cumplir, entre otras, la función de “unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República” (C.N., art. 150, num. 25). (Corte Constitucional, Sentencia C-468, 2011)

Ahora bien, desde la perspectiva del derecho administrativo, es de capital importancia contar con un instrumento de tal índole que permita configurarse como herramienta jurídica que posibilite regular conductas en materia de tráfico terrestre automotor y de personas, con el designio fundamental de controlar la dinámica social y prevenir los desbordados índices de siniestros viales que suceden en las sociedades contemporáneas, asunto que no es ajeno al territorio colombiano; lo anterior, está ligado a las actividades tan comunes y corrientes como ejercer el derecho a la libre circulación por las vías del territorio nacional, tanto públicas como privadas, y es aquí en el escenario del derecho administrativo, y desde la óptica preventiva y administrativa sancionatoria, donde se circunscribe esta herramienta a la cual indefectiblemente deben acudir quienes ostentan la acción penal al momento de desarrollar el *ius puniendi*.

Bien lo plantea el autor Gómez (2012)

La accidentalidad vial en Colombia resulta ser en términos de fallecimientos y heridas mucho más problemática que la violencia que causa lo que se denomina ‘el orden público’, y si el número de muertos y heridos se confronta con el número de vehículos que circula en Colombia, encontramos tasas porcentuales desproporcionadas frente a

países con mucho mayor número de vehículos, en los cuales la velocidad de circulación es definitivamente superior a la medida que se conoce en Colombia.

Es allí pues, desde la actividad preventiva del Estado, y por supuesto la facultad de sancionar conductas que es la que nos ocupa, donde la codificación de tránsito asume un papel fundamental para materializar los fines tanto de preservar la vida en las vías, como de punir aquellas acciones que por imprudencia se configuraron en delito.

Cabe citar de la jurisprudencia que establece Gómez Pineda (2012) sobre el artículo 131, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, -por el cual se dicta la normatividad para las multas-, allí señala que:

La sanción debe estar predeterminada, ya que debe haber certidumbre normativa previa sobre la sanción a ser impuesta, pues las normas que consagran las faltas deben estatuir también con carácter previo, los correctivos y sanciones aplicables a quienes incurran en ellas.

Lo anterior, en concordancia al principio de legalidad establecido por la norma superior.

Es, así pues, como un catálogo de comportamientos contravencionales, es una herramienta que, dentro de la teoría del delito imprudente, se incorpora en el estadio de violación al deber objetivo de cuidado.

## 4.2 Estatuto de transportes

Al contrario de lo que comúnmente se piensa, la normatividad de transportes es independiente de lo establecido en materia de tránsito, toda vez que este se circunscribe a lo relativo a la actividad transportadora como de carácter comercial y servicio público; así lo establece Gómez (2011):

En términos muy esquemáticos, el transporte consiste en la movilización de personas o de cosas de un lugar a otro, por distintos medios o modos, como pueden ser el transporte aéreo, terrestre, fluvial, férreo, etc. El transporte es entonces una actividad material que a veces realizan las propias personas, como ocurre cuando un individuo desplaza directamente sus pertenencias de un lugar a otro. Pero no es sólo eso: el transporte es también un servicio comercial prestado por ciertas entidades especializadas y adquiere el carácter de servicio público en el caso de los transportes masivos.

El transporte se constituye en el mundo globalizado, en un elemento fundamental para desarrollar las diferentes actividades de la dinámica social, lo cual eventualmente podría llegar a degenerar en asuntos propios del derecho penal, como los aquí tratados; como bien plantea el autor Gómez (2011):

De otro lado, es claro que el transporte juega un papel muy importante en el desarrollo social y económico y en la realización de los derechos fundamentales. Así, la libertad de movimiento y circulación (CP art. 24, Convención Interamericana art. 22, Pacto de

Derechos Civiles y Políticos art. 12) presupone la existencia de formas y modos de transporte, pues mal podrían las personas transitar libremente por el territorio nacional, si la sociedad no les ofrece los medios para hacerlo. En segundo término, la realización de las actividades económicas y el intercambio de mercancías sólo son posibles si existen medios idóneos de transporte, que permitan que los sujetos económicos y los distintos bienes puedan desplazarse de un lugar a otro.

En una sociedad como la actual, los adelantos tecnológicos, permiten que se desarrollen nuevas formas de retar las distancias, ello implica más velocidades, equipos de mayor capacidad y por ende riesgos latentes pero socialmente aceptados, que pese a ello deben ser asumidos y de concretarse tratados por el derecho; es así pues como el concepto de transporte tiene plena cabida con el desarrollo de la actividad penal, desde la perspectiva del delito imprudente por siniestros viales; toda vez en este punto, surgen exigencias propias que podrían ser abstracciones trascendentales para entender de manera íntegra y bajo el contexto adecuado, que un delito imprudente no solo está ligado a la actividad peligrosa de la conducción, sino a las diferentes acciones que se generan en la actividad transportadora como variable complementaria pero de cierta forma independiente en sus conceptos.

De esta manera, se puede entender como la actividad transportadora, siempre se encuentra en constante movimiento al interior de nuestra sociedad, utilizando herramientas que de cierta forma revisten un riesgo, pero que dada la forma de construir nuestras sociedades deben ser aceptadas y reguladas, como se puede entender en el pronunciamiento de la Corte Constitucional en la Sentencia C- 408 de 2004:

La Constitución Política consagra en el artículo 150, numeral 23, que al Congreso de la República le corresponde expedir las leyes que regirán la prestación de los servicios públicos, los cuales además, según lo establece el artículo 365 superior, son inherentes a la finalidad del Estado quien debe asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Así las cosas, el Constituyente de 1991 dispuso en la norma constitucional referida (art. 365), que los servicios públicos se encuentran sometidos al régimen jurídico que establezca la ley y, podrán ser prestados por el Estado directa o indirectamente, por comunidades organizadas o por particulares, pero en todo caso el Estado mantendrá la regulación, el control y vigilancia de los servicios en cuestión. (Corte Constitucional, Sentencia C-408, 2004)

Es, así pues, como el transporte se considera como elemento sui generis de la sociedad que puede derivar en asuntos constitutivos de delito imprudente lo que hace que, para los fines propios de la actividad penal, se tome como norma de remisión.

## **5. Tipología de delitos imprudentes derivados de los siniestros viales**

## 5.1 Lesiones personales

Al tomar como punto de partida un criterio semántico, las lesiones personales se definen como todo “daño o detrimento corporal causado por una herida golpe o enfermedad”. La ley sustancial sanciona aquellas lesiones intencionales, preterintencionales y culposas:

Este asunto se regula en la Ley 599 de 2000 a través del artículo 120

Lesiones culposas. “El que por culpa cause a otro alguna de las lesiones a que se refieren los artículos anteriores, incurrirá en la respectiva pena disminuida de las cuatro quintas a las tres cuartas partes. Cuando la conducta culposa sea cometida utilizando medios motorizados o arma de fuego se impondrá igualmente la pena de privación del derecho de conducir vehículos automotores y motocicletas y de privación del derecho a la tenencia y porte de arma, respectivamente, de dieciséis (16) a cincuenta y cuatro (54) meses. (Ley 599, 2000, art. 120)

Cabe añadir que la lesión también se analiza desde el daño a la corporalidad o la salud, lo que se traduce en una real incapacidad para trabajar o en enfermedad, deformidad, perturbación funcional e incluso, perturbación psíquica.

## 5.2 Homicidio

Hace referencia a la “muerte causada de una persona a otra”; así las cosas “*El que por culpa matare a otro...*”, y de acuerdo con el criterio tradicional del derecho, quien obrare con

culpa y por ello le cause perjuicio a otro, se expone a que sea juzgado desde la ley penal; con base a la anterior idea, el sujeto responderá entonces, cuando incumpliendo el deber de cuidado, provoque un resultado imprudente, negligente o imperito sin que hubiese querido ocasionarlo.

Se encuentra desarrollado a la luz del artículo 109 de la ley sustancial penal.

Homicidio culposo. el que por culpa matare a otro, incurrirá en prisión de treinta y dos (32) a ciento ocho (108) meses y multa de veinte y seis punto sesenta y seis (26.66) a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Cuando la conducta culposa sea cometida utilizando medios motorizados o arma de fuego, se impondrá igualmente la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas y la de privación del derecho a la tenencia y porte de arma, respectivamente, de cuarenta y ocho (48) a noventa (90) meses. (Ley 599, 2000, art. 109)

## **6. Dualidad desde el concepto de policía que ostentan las autoridades de tránsito**

Aquí conviene como punto inicial, y para desarrollar este concepto, establecer la noción de policía y las diferentes acepciones al respecto, así como la doble implicación en el contexto que ostentan las autoridades de tránsito.

## 6.1 Policía administrativa

Entendemos por policía administrativa aquella que despliega la función de desarrollar actividades que permitan prevenir conductas que generen peligro; y en el caso en particular de los cuerpos operativos de tránsito, estos se circunscriben al cumplimiento de la normatividad de tránsito y transporte. Este argumento se completa en lo planteado por Lalinde (2015)

La policía administrativa es, en palabras de Olivera Toro (1967: 42), ‘el conjunto de actividades normativas o materiales, de carácter restrictivo, que limitan la libertad individual, para asegurar el orden público’. A su vez, es un concepto sombrilla que abarca tres fenómenos: poder, función y actividad de policía. Estos tres fenómenos son distinguibles, aunque converjan en la misma finalidad de la conservación del orden público, noción que en Colombia comprende la seguridad, la tranquilidad, la salubridad y la moralidad públicas. (pp. 19-20)

Es significativo que en el contexto de esta investigación se mencione que además de la actividad de policía administrativa desde la perspectiva de tránsito, transporte, movilidad y seguridad vial que ejercen los cuerpos operativos de tránsito, se desarrolle la especialidad de policía judicial en el marco de los delitos imprudentes por siniestros viales como apoyo a las autoridades de índole jurisdiccional.

## 6.2 Policía judicial

A fin de contextualizar el concepto de policía judicial, desde el significado planteado por la Ley 906 de 2004 en su artículo 200, cabe señalar que ésta se entiende como:

(...) la función que cumplen las entidades del Estado para apoyar la investigación Penal (...) y es así como las autoridades de control operativo de tránsito ejercen (...) permanentemente funciones especializadas de policía judicial dentro del proceso penal y en el ámbito de su competencia (...). (Ley 906, 2004, art. 200)

En este punto se hace preciso indicar que, en la Sentencia C-789 de 2006, se menciona la policía judicial como la *“actividad desarrollada con ocasión de la comisión de un delito, encaminada a su esclarecimiento e individualización de los presuntos responsables”* (Corte Constitucional, Sentencia C-789, 2006).

De aquí, que el apoyo técnico-científico que ejerce la acción penal, en el marco de los delitos imprudentes derivados de los siniestros viales, la despliegan los cuerpos operativos de tránsito, autoridad de orden administrativo en su concepción inicial, y que como puede concluirse, ostenta una doble naturaleza: al comprender que ejerce la actividad de policía administrativa y funciones de policía judicial.

## 6.3 Las autoridades de tránsito con funciones de policía judicial

Una acertada forma de analizar y delimitar el concepto de policía judicial es tomar como referente el planteamiento de Moreno (2012):

Los fundamentos de un sistema legal garantista es que las decisiones de los jueces se fundamentan en pruebas legales. Hay que tener presente que al momento en que un juez o tribunal decide sobre la culpabilidad de un acusado, lo hace tiempo después de producirse la infracción. Precisamente por lo aducido y porque el juez no estuvo en el lugar de los hechos hay que reproducir ante él de un modo fehaciente posible cómo ocurrieron los mismos. La forma de hacerlo es mediante pruebas.

El referente inicial para desarrollar la actividad penal es la noticia criminal que se aborda en el escenario de la función de policía judicial, según precepto de la Ley 906 de 2004 la cual, como codificación procesal penal vigente, indica la calidad que ostentan las autoridades de tránsito según artículos 200 y siguientes:

Artículo 202. Órganos que ejercen funciones permanentes de policía judicial de manera especial dentro de su competencia. Ejercen permanentemente funciones especializadas de policía judicial dentro del proceso penal y en el ámbito de su competencia, los siguientes organismos:

(...) 3. Las autoridades de tránsito (...). (Ley 906, 2004, art. 202)

De igual modo, esta figura la articula el Código Nacional de Tránsito Terrestre en el artículo 148: “Artículo 148. Funciones de policía judicial. En caso de hechos que puedan

constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal” (Ley 769, 2002, art. 148).

Dicha misión de apoyo a la actividad judicial, es la que introduce al proceso penal en Colombia con objeto de un siniestro de tránsito; así, se plantea en el manual establecido por quien ostenta la acción penal en nuestro país, la Fiscalía General de la Nación (2009):

La noticia criminal es el conocimiento o la información obtenidos por la policía judicial o la Fiscalía, en relación con la comisión de una o varias conductas que revisten las características de un delito, exteriorizada por medio de distintas formas o fuentes. Puede ser verbal, escrita o formulada valiéndose de cualquier medio técnico que por lo general permite la identificación del autor de la misma (...). (Fiscalía General de la Nación, 2009, pág. 23)

## **7. Procesamiento de la escena y manejo del lugar de los hechos en siniestros viales, el punto de inicio que define el desarrollo procesal desde los diferentes escenarios**

### **7.1 El Informe Policial de Accidente de Tránsito**

El Informe Policial de Accidente de Tránsito (IPAT), es el punto de partida que se tiene desde la escena para el conocimiento del accidente de tránsito por parte de las diferentes autoridades y operadores jurídicos; toda vez que, del adecuado diligenciamiento del mismo,

depende de manera ostensible el posterior desarrollo de los múltiples procesos que se pueden derivar de un siniestro de tránsito. Así mismo, este formato concentra gran variedad de elementos que permiten fijar una multiplicidad de datos propios del hecho; el IPAT es un documento público que da fe de la ocurrencia del suceso, una verdadera declaración anterior desde la concepción del proceso penal.

Es así, como se logra afirmar que la actividad procesal penal se desarrolla a partir del conocimiento inicial que tenga la policía judicial del caso, y es a partir de aquí, donde el adecuado accionar, dependerá en gran medida, del cabal desarrollo y terminación ante los estrados.

Es oportuno relacionar lo planteado por el Manual de Procedimientos de Fiscalía en el Sistema Penal Acusatorio Colombiano (2009), en cuanto los actos propios de dichos cuerpos establecidos para apoyar la acción penal:

#### Actuaciones de la policía judicial respecto de la noticia criminal

- Iniciar el procedimiento de cadena de custodia respecto de los elementos materiales probatorios o evidencia física allegados en ese momento o en las actuaciones inmediatas. Analizar la necesidad de realizar actos urgentes de investigación y, si quien recibe la noticia criminal cumple funciones de policía judicial, actuar de inmediato para evitar la pérdida o alteración de elementos materiales probatorios o evidencia física, como inspección en el lugar del hecho, inspección de cadáver y entrevistas. El informe

ejecutivo que sobre ellos presentará al fiscal delegado, deberá reunir los requisitos establecidos en el Manual de Policía Judicial.

- Dar aviso inmediato, a través de cualquier medio expedito, a la Fiscalía General de la Nación, dejando constancia en el formato de reporte de iniciación, poniéndose en contacto inmediato con el fiscal delegado que asuma inmediatamente la dirección, coordinación y control de la investigación. En los casos de noticia criminal acompañada de captura en flagrancia, diligenciará los formatos de captura y acta de derechos del capturado (...). (pp. 24-25)

Cabe agregar en este punto lo planteado por Martínez (2002):

Por ende es importante establecer un mecanismo a seguir para la investigación y análisis de los accidentes de tránsito de vehículos el cual deberá de consistir en hacer una reconstrucción de lo sucedido, llegando lo más posible al punto de inicio de este, es decir, desde el momento en que el vehículo literalmente es inmovilizado y con esto determinar las diversas causas y circunstancias que provocaron o condujeron al accidente (...). (pág. )

Lo anterior, se constituye en una exigencia para quienes apoyan la acción penal, pues es un esfuerzo técnico y científico para lograr la verdad procesal de una manera eficaz y acorde a los estándares y exigencias propias de la actividad judicial.

De acuerdo a lo esbozado, es de capital importancia que, en la dinámica acusatoria, y a través de todos los escenarios posibles, se desarrolle una apropiada utilización del producto probatorio, con el fin de aportar a la administración de justicia y a la paz social como fin implícito del sistema judicial penal.

Como refiere González (2014), “la sistemática procesal penal en Colombia ha trasegado en los sistemas inquisitivos y los mixtos con tendencia acusatoria, que permiten un juicio oral”.

A ese planteamiento, por supuesto no es ajeno el delito derivado de los siniestros viales que, por su especialidad, requiere un adecuado tratamiento que permita desarrollar, a cabalidad, el cometido de cualquiera de las partes e intervinientes en la base probatoria; y es solo un manejo adecuado, desde la génesis del proceso, lo que permite, partiendo de la situación de riesgo y probabilidad que brinda el hecho o fenómeno jurídicamente relevante.

## **7.2 Procesamiento de la escena en los siniestros viales**

Posterior a una conducta que se constituya en delito y desde esta línea argumental, en el lugar de los hechos quedan múltiples elementos materiales de prueba, evidencia física e información a la espera de ser recolectada; es aquí, donde inicia la labor de quien tiene la experticia en campo, para ser allegado a los diferentes escenarios judiciales y administrativos; en este punto, se da inicio a la indagación e investigación de un delito que se realiza por parte de la Fiscalía General de la Nación, con el apoyo de las autoridades de tránsito, en este caso con funciones de policía judicial, en los términos señalados por el artículo 200 y siguientes del Código de Procedimiento Penal.

De acuerdo con lo establecido para estos casos, en los cuales se presente un hecho que pueda constituir infracción penal, las autoridades de tránsito, en uso de las atribuciones y deberes de la policía judicial, y con arreglo a la Ley 906 de 2004, procederá a levantar un informe descriptivo de los hechos.

El informe debe contener, entre otros, los siguientes datos según artículo 149 de la Ley 769 de 2002:

El informe contendrá por lo menos:

Lugar, fecha y hora en que ocurrió el hecho.

Clase de vehículo, número de la placa y demás características.

Nombre del conductor o conductores, documentos de identidad, número de la licencia o licencias de conducción, lugar y fecha de su expedición y número de la póliza de seguro y compañía aseguradora, dirección o residencia de los involucrados.

Nombre del propietario o tenedor del vehículo o de los propietarios o tenedores de los vehículos.

Nombre, documentos de identidad y dirección de los testigos.

Estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas.

Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, la cual constará en el croquis levantado.

Descripción de los daños y lesiones.

Relación de los medios de prueba aportados por las partes.

Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.

En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma.

El informe o el croquis, o los dos, serán entregados inmediatamente a los interesados y a la autoridad instructora competente en materia penal.

El funcionario de tránsito que no entregue copia de estos documentos a los interesados o a las autoridades instructoras, incurrirá en causal de mala conducta.

Para efectos de determinar la responsabilidad, en cuanto al tránsito, las autoridades instructoras podrán solicitar pronunciamiento sobre el particular a las autoridades de tránsito competentes. (Ley 769, 2002, art. 149)

El adecuado diligenciamiento de dicho instrumento documental se encuentra reglamentado según Resolución 0011268 de 2012 “Por la cual se adopta el nuevo informe policial de accidentes de tránsito (IPAT), su manual de diligenciamiento y se dictan otras disposiciones” (Ministerio de Transporte, Resolución 0011268, 2012).

Así queda manifiesto, que la actividad de las autoridades de tránsito, asume un rol fundamental para el adecuado desarrollo de la acción penal.

### **7.3 Investigación de delitos derivados de los accidentes de tránsito**

Al interior de un accidente de tránsito, intervienen multiplicidad de situaciones que requieren ser estudiadas a fin de establecer los elementos jurídicos y técnicos con sus respectivos criterios orientadores; es por ello que el desarrollo de la actividad procesal penal, en este asunto en particular, requiere una variedad de análisis que se complementan desde el objeto de estudio de la accidentología vial, tal y como lo plantea de manera acertada, Bosio (2007):

La Accidentología vial es multidisciplinaria por la complejidad del hecho estudiado, en el cual intervienen tres grandes factores con incontables variables; estos factores son: humano, ambiental y vehicular, que si bien por una cuestión de orden metodológico se estudian por separado, se encuentran íntimamente relacionados. ¿Qué componentes de esos tres factores estudia el Perito en Accidentología vial que integren la mecánica del hecho? • Sentidos de circulación previa. • Maniobras previas inmediatas a la colisión (tácticas evasivas Área de conflicto. • Zona de impacto sobre la calzada. • Punto de impacto sobre la calzada. • Punto de desenganche sobre la calzada. • Trayectorias post impacto. • Posiciones finales. • Distancia de reacción. • Invasiones de mano. • Carácter participativo (embestidor - embestido). • Velocidad de circulación previa (al momento del impacto y post impacto (...). (pág. )

Es importante manifestar que la actividad de policía judicial, en el escenario tratado, no solo debe circunscribirse de manera exclusiva a lo establecido por el Código Nacional de

Tránsito, sino que, con el objetivo de apoyar materialmente la administración de justicia, el accionar de las autoridades viales debe articularse cabalmente con lo preconizado en el artículo 205 y siguientes de la Ley 906 de 2004.

Por esta razón, es necesario que los organismos de tránsito y el ente investigador realicen capacitaciones a los funcionarios que pertenecen a los grupos de policía judicial, para desarrollar competencias en el área de la investigación y conocimientos de los elementos estructurales del delito a investigar, así como de la aplicación de técnicas propias que permitan esclarecer los hechos, dada su especialidad y particularidades.

Con base a lo anterior, es importante traer el planteamiento de Amaya (2015) quien aduce que:

Para un total esclarecimiento de los hechos, los funcionarios de policía judicial, deben realizar actividades tendientes a establecer: a) Describir el ambiente: Topografía, señales de tránsito, estado de la vía, el estado atmosférico, visibilidad, etc.; b) Describir el sitio de la colisión con levantamiento del plano correspondiente: Posición de vehículos y víctimas en el instante del accidente; posición de vehículos y víctimas después del accidente (toma de fotografías y levantamiento de planos); c) Relato que hagan espontáneamente las personas comprometidas en el accidente; d) Narración o relato de los testigos acerca de lo que pudieren escuchar y ver del accidente, de acuerdo a interrogatorios apropiados de los funcionarios y de partes presentes: registro de las huellas sobre los cuerpos, huellas que deben ser señaladas en el plano, especificando su procedencia y características por medio de fotografías, examen de los vehículos colisionados, descripción del estado psicofísico de los conductores. Para la comprobación de la posición de los vehículos y cuerpos antes,

en el momento del choque y después de la colisión, deben emplearse los principios y técnicas de la cinemática. (pág. 225)

## **8. El tratamiento de la prueba en el contexto de los delitos imprudentes**

### **8.1 La Prueba pericial en el contexto de los hechos de tránsito**

En desarrollo del programa metodológico se pueden disponer nuevos actos de investigación, los cuales pueden ser en campo y así mismo de carácter pericial, o análisis de laboratorio, es aquí donde confluyen algunas ciencias auxiliares del derecho penal, direccionadas a esclarecer los siniestros viales, concepto que bien se entiende desde la posición de Enciso (2005):

Los accidentes de tránsito como fenómeno cultural o social, presentan diversas facetas de estudios. Pero el problema que aquí nos convoca es uno solo y ello se relaciona con la necesidad de los fueros judiciales de poder verificar las causas y formas en que, un determinado hecho de tránsito se produce, con el objeto de poder delimitar responsabilidades jurídicas hacia los sujetos que tuvieron una participación en el mismo o vinculación con ella. En términos muy generales podemos entender que, el Derecho y las Legislaciones vigentes en cada país fijan las normas de conducta de circulación de vehículos y las penalidades referidas al incumplimiento de las mismas. Lo que no puede determinar el Derecho, son las causas y formas en que comprobados hechos de tránsito ocurren (...).

Es así como el delito imprudente derivado de los siniestros viales, requiere para su adecuado esclarecimiento el apoyo de otras áreas del conocimiento, concepto bien definido paralelamente a lo anterior, y en complemento a lo precitado desde la concepción de Enciso (2005):

La aplicación de las normas y de las penalidades, en un caso en particular; requiere lógicamente ver si las conductas de los sujetos protagonistas del mismo se ajustan o no, a la figura legal. Esta lectura escapa al análisis de Derecho y por ello los sistemas judiciales requieren del auxilio de otras disciplinas científicas, las denominadas Ciencias de la Criminalística o Forenses. Estas disciplinas deberán entonces aportar a los procesos judiciales una justificada explicación del cómo y porque un determinado accidente (objeto de la litis) ocurrió. Y aunque todos gozamos de un sentido común que, al comprender cómo y porque un determinado accidente ocurrió nos permite tener una idea bien clara de quien/es tienen una cierta carga de responsabilidad en la producción del hecho; solo los letrados están “habilitados” para fijar estas cargas.

Es así pues como se torna evidente que diferentes ciencias hacen su aporte para complementar el desarrollo de la prueba pericial en los delitos imprudentes derivados de los siniestros viales; a continuación, se mencionarán las de mayor aporte a este ejercicio:

- Medicina legal: desde el punto de vista médico- legal, esta se encarga de estudiar el trauma y las lesiones en el cuerpo y correlacionarlas con los diferentes factores del siniestro vial.
- Física forense: principalmente, esta disciplina circunda la física newtoniana cuyas leyes explican la interacción de fuerzas y cuerpos, que permiten analizar la dinámica de los cuerpos colisionados; así mismo, permite describir el comportamiento de los vehículos involucrados y su relación con los diferentes elementos de la escena.
- Mecánica: permite establecer las condiciones ex ante y ex pos de los vehículos involucrados en los siniestros.
- Reconstrucción de accidentes: mediante métodos avanzados de computación, fotografía y vídeo, se logra reconstruir las características de un incidente vial, con el fin arrojar datos útiles a los operadores jurídicos, partes e intervinientes.

## **9. La embriaguez en los siniestros viales y su relevancia jurídica desde el punto de vista administrativo y penal**

Desde la perspectiva jurídica, y especialmente en el escenario que nos ocupa, la embriaguez se constituye en un tema de estudio que debe ser comprendido desde sus diferentes implicaciones en la valoración de la responsabilidad.

De acuerdo con el delito imprudente en asuntos de la conducción, este requiere una valoración tanto desde la óptica contravencional como penal, dada la embriaguez y sus

implicaciones, por lo que deben analizarse desde el concepto administrativo sancionatorio y de la actividad jurídica penal.

En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, “todo colombiano, (...) tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional (...)”, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y personas en situación de discapacidad, ya sea física o mental; así, como para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

### **9.1 Con relación al Código Nacional de Tránsito**

De acuerdo al artículo 55 del Código Nacional de Tránsito:

Toda persona que tome parte en el tránsito como conductor, {...} debe comportarse en forma que no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables. (Gómez, 2012; pág. 287)

Al tomar como referente jurisprudencial al respecto, la Sentencia T-258 de 1996, emanada de la Corte Constitucional aduce que:

El tránsito automotriz está rodeado de riesgos. No en vano se ha establecido que la conducción de vehículos constituye una actividad de peligro. Asimismo, los accidentes de

tránsito representan una causa importante de mortalidad y de daño en las sociedades modernas. (Corte Constitucional, Tutela T-258-96, 1996)

Al momento de relacionar el concepto de embriaguez, se hace necesario definir otros términos para dar mayor claridad y contexto, ello con base al artículo 2 de la Ley 769 de 2002:

(...) -Alcoholemia: cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.

Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.

Alcoholuria: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.

Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado. (Gómez, 2012, pág. 18)

“Bebida alcohólica. Producto apto para el consumo humano con una concentración de alcohol etílico no inferior a 2.5 grados alcoholímetricos, al cual no se le indican propiedades terapéuticas” (Ministerio de Protección Social, 2010. pág. 5).

El artículo 2º del Código Nacional de Tránsito, define la embriaguez como ‘un estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales causadas por una intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo (Gómez, 2012, pág. 25)

También se relaciona de manera sucinta el tratamiento legal que desde la Ley 769 de 2002 se da a la embriaguez; como punto inicial se acude al artículo 1:

Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito. (Ley 769 de 2002, art. 1)

La misma norma, de carácter administrativo, en su artículo 26 establece la embriaguez como una de las causales de suspensión o cancelación de la licencia de conducción; en el artículo 131 Multas Literal F, se indica:

Adicionado por el artículo 4 de la Ley 1696 de 2013. Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta conducta será sancionada con las multas establecidas en el artículo 152 de este Código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la

multa y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez o alcoholemia el vehículo será inmovilizado. El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (Ley 769, 2002, art. 131)

De acuerdo al diagnóstico estadístico de los trastornos mentales de la Asociación Americana de Psiquiatría, citado por el Decreto 120 de 2010 del Ministerio de Protección Social, y por el que se adoptan medidas con relación al alcohol, se indica que la embriaguez es:

*El conjunto de cambios psicológicos y neurológicos de carácter transitorio, así como en otros órganos y sistemas, inducidos en el individuo por el consumo de algunas sustancias farmacológicamente activas, los cuales afectan su capacidad y habilidad para la realización adecuada de actividades de riesgo. Este concepto incluye lo que se entiende por “intoxicación”, según, la medicina y la toxicología, cuando el estado de embriaguez es agudo, toda vez que la actividad peligrosa de conducir requiere que quien la ejecuta se encuentre con todas las capacidades”. (Ministerio de Protección Social, Decreto 120, 2010)*

Durante los últimos años los niveles de accidentalidad vial se han incrementado notoriamente y una de las causas principales es el consumo de bebidas alcohólicas,

constatándose que altos porcentajes de muertos se encontraban bajo los efectos del alcohol en el momento de su fallecimiento. (Ministerio de Protección Social, Decreto 120, 2010)

Por su lado, la legislación colombiana tipifica en dos cánones normativos (Código Nacional de Tránsito y código Penal) asuntos relacionados con la conducta de conducir en embriaguez; el primero de ellos, la Ley 769 de 2002 en su artículo 152, modificado por el artículo 5 de la Ley 1696 de 2013 “Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas”.

En la precitada norma se tratan asuntos tanto de índole contravencional como penal; a continuación, se listan los más relevantes para la actividad jurídico-penal:

- Establece como circunstancia de agravación punitiva para el homicidio culposo el hecho de “si al momento de cometer la conducta el agente estuviese conduciendo vehículo automotor bajo el grado de alcoholemia igual o superior al grado 1<sup>o</sup>”.
- Además, determina los grados de alcoholemia y las medidas administrativas sancionatorias respectivas.
- Elimina el numeral E3 y crea el literal F en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010.
- El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Dentro de este contexto, es menester traer a colación la exigencia de índole penal que trae el artículo 149 de la Ley 769 de 2002, sobre la actuación en caso de infracciones penales:

En los casos a que se refiere el artículo anterior, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo (...) En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma (...). (Ley 769, 2002, art. 149)

A este propósito, cabe citar la jurisprudencia que se establece sobre el artículo 153, -por el cual se da el efecto legal a la Resolución Judicial-, que según la Sentencia C-712 de 2009 de la Corte Constitucional, en aquellos casos en los cuales se imponga la sanción de suspensión de la licencia de conducción como pena, es decir, por conductas tipificadas como delito en el Código Penal, la decisión es de naturaleza judicial, para distinguirla de las demás hipótesis en las cuales la sanción es de índole administrativa.

## **9.2 Con relación al Código Penal**

A partir de la ley sustancial penal, también se establece un tratamiento propio del asunto relacionado con la embriaguez:

Artículo 43. Las penas privativas de otros derechos. Son penas privativas de otros derechos:

(...) 8. La prohibición de consumir bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes o psicotrópicas. (Ley 599, 2000, art. 43)

Artículo 109. Homicidio culposo. El que por culpa matare a otro, incurrirá en prisión de treinta y dos (32) a ciento ocho (108) meses y multa de veinte y seis puntos sesenta y seis (26.66) a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Cuando la conducta culposa sea cometida utilizando medios motorizados o arma de fuego, se impondrá igualmente la privación del derecho a conducir vehículos automotores y motocicletas y la de privación del derecho a la tenencia y porte de arma, respectivamente, de cuarenta y ocho (48) a noventa (90) meses. (Ley 599, 2000, art. 109)

Artículo 110. Circunstancias de agravación punitiva para el homicidio culposo. La pena prevista en el artículo anterior se aumentará:

1. Si al momento de cometer la conducta el agente se encontraba bajo el influjo de bebida embriagante o droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de la mitad al doble de la pena.

(...) 6. Si al momento de cometer la conducta el agente estuviese conduciendo vehículo automotor bajo el grado de alcoholemia igual o superior al grado 1o o bajo el efecto de droga o sustancia que produzca dependencia física o síquica, y ello haya sido determinante para su ocurrencia, la pena se aumentará de las dos terceras partes al doble, en la pena principal y accesoria. (Ley 599, 2000, art. 110)

Como precedente jurisprudencial, se tiene al respecto la sentencia proferida por la Honorable Corte Suprema de Justicia Sala Penal, respecto al caso del ciudadano Rodolfo Sebastián Sánchez Rincón, quien luego de ingerir licor y fumar un cigarrillo de marihuana, condujo su vehículo provocando la muerte a dos personas; se inicia, a partir de la sentencia proferida a raíz de dicho incidente, las disertaciones sobre la administración de justicia y los presupuestos jurídico-penales sobre el dolo eventual en la Sentencia 32964 del 25 de agosto de 2010, siendo esta un hito sobre el **dolo eventual** y la **culpa con representación**, en el entendido de las diferentes consecuencias jurídicas derivadas de ambos.

Es así, como al auscultar los preceptos normativos de índole administrativo y penal, con relación al asunto de la embriaguez, se logra evidenciar que el legislador ha dotado a los operadores jurídicos de herramientas que permiten desarrollar a cabalidad la labor preventiva y jurisdiccional en este flagelo tan nocivo para el orden social.

## **10. Análisis estadístico de muestreo intencional no aleatorio**

Con los datos recolectados de carácter empírico-cuantitativos, anexos a la estructura de índole cualitativo-teóricos, esbozados en el proyecto de esta investigación se constituyen en los elementos para generar las respuestas a los objetivos trazados.

Es así, como mediante la técnica de muestreo intencional no aleatorio se accedió a información representativa relacionada con el objeto de estudio que a continuación se documenta:

### **10.1 Análisis de estadísticas de homicidios imprudentes derivados de siniestros viales en la ciudad de Medellín entre el 01 de enero del año 2014 al 31 de mayo de 2018**

De acuerdo a información suministrada por la Secretaría de Movilidad de la ciudad de Medellín, y conforme a datos registrados en el Informe Policial de Accidentes de Tránsito (IPAT), se logró acceder a las siguientes estadísticas que revisten gran importancia para nuestra investigación, consistentes en el número de diligencias de inspección técnica a cadáver llevadas a cabo entre el 01 de enero de 2014 y el 31 de mayo de 2018.

## Inspecciones Técnicas a Cadáver

Año	Total
2014	396
2015	392
2016	375
2017	370
2018	136
TOTAL a mayo de 2018	1669



Fuente: Oficina de Policía Judicial- Secretaría de Movilidad de Medellín.

Corresponde a la cantidad de diligencias de inspección técnica a cadáver conocidas por la autoridad de tránsito con funciones de policía judicial en la ciudad de Medellín, sin embargo no todos los hechos se presentaron en dicho territorio, toda vez que es una ciudad capital donde existen centros hospitalarios de alto nivel de complejidad, hacia los cuales son trasladadas víctimas de otros municipios para recibir tratamiento, sin embargo debido a la complejidad de las lesiones fallecen.

**10.2 Informes policiales de accidente de tránsito diligenciados por asuntos relativos a conductas que se pueden considerar como delitos imprudentes (lesiones personales y**

**homicidio) en la ciudad de Medellín entre el 01 de enero del año 2014 al 31 de mayo de 2018**

## Informes Policiales de Accidentes de Tránsito IPAT

Año	Radicados	Correcciones
2014	26396	570
2015	25261	452
2016	21440	318
2017	27089	575
2018	9792	58
TOTAL a mayo de 2018	109978	



Fuente: Oficina de Policía Judicial- Secretaría de Movilidad de Medellín.

No obstante, la cantidad de casos conocidos, muchos de ellos no llegan al conocimiento del ente instructor, toda vez que las lesiones personales culposas corresponden a un delito querellable que por supuesto requieren de dicho presupuesto procesal para iniciar la acción penal de acuerdo a la Ley 906 de 2004:

Artículo 71. Querellante legítimo. La querrela únicamente puede ser presentada por la víctima de la conducta punible. Si esta fuere incapaz o persona jurídica, debe ser formulada por su representante legal. Si el querellante legítimo ha fallecido, podrán presentarla sus herederos... Artículo 74. Conductas punibles que requieren querrela. Para

iniciar la acción penal será necesario querrela en las siguientes conductas punibles:

lesiones personales culposas. (Ley 906, 2004, art. 71)

### **10.3 Inmovilización de vehículos por asuntos relativos a conductas que se pueden considerar como delitos imprudentes (lesiones personales y homicidio) en la ciudad de Medellín entre el 01 de enero del año 2014 al 31 de mayo de 2018**

#### **Exoneraciones de Parquadero**

Años	Motos	Carros	Bicicletas	Total
2014	3772	347	157	3976
2015	3977	381	153	4511
2016	3842	402	152	4396
2017	4407	391	185	4983
2018	2745	187	73	3005



Fuente: Oficina de Policía Judicial- Secretaría de Movilidad de Medellín.

Todos los vehículos involucrados en homicidio culposo de acuerdo al artículo 109 del Código Penal colombiano (ley 599 de 2000) son inmovilizados por virtud de los artículos 100 y 256 del Código de Procedimiento Penal (Ley 906 de 2004). Una vez se coloca a disposición de la Fiscalía General de la Nación por parte de la autoridad de tránsito con funciones de Policía

Judicial; el propietario, poseedor o tenedor legítimo, puede solicitar la entrega, una vez la Fiscalía garantice lo concerniente a la cadena de custodia. (Fijar e individualizar macro elemento, obtener experticio técnico mecánico, conocimiento sobre daños, puntos de impacto, evidencia traza, entre otros aspectos fundamentales). El interesado o su apoderado judicial, efectúa solicitud de entrega a través del Centro de Servicios Judiciales para la designación del juez de control de garantías, el cual llevará a cabo audiencia de entrega del automotor.

El procedimiento, anteriormente descrito, puede llegar a tardar entre dos y seis meses, lo cual ha generado la trivial problemática al interior de los patios de la Secretaría de Movilidad de Medellín.

#### **10.4 Información ingresada al sistema SPOA de la Fiscalía General de la Nación por delitos imprudentes derivados de los siniestros viales (lesiones personales y homicidio) en la ciudad de Medellín entre el 01 de enero del año 2014 al 31 de mayo de 2018**

### **Sistema Penal Oral Acusatorio SPOA**

Años	Homicidios	Menores	Total
2014	396	198	594
2015	375	251	626
2016	392	239	631
2017	370	314	662
2018	136	165	301
<b>Total SPOA creados</b>			<b>2814</b>



Fuente: Oficina de Policía Judicial- Secretaría de Movilidad de Medellín.


Las conductas consideradas delito derivadas de los siniestros viales, deben ser documentadas en el sistema misional de la Fiscalía General de la Nación (SPOA), asunto que actualmente desarrollan los agentes de tránsito con funciones de policía judicial en la ciudad de Medellín, en una estación informática ubicada en sus instalaciones para tal fin.

**11. Casos objeto de estudio, homicidios imprudentes por siniestros viales conocidos en la ciudad de Medellín, por hechos sucedidos entre el 01 de enero del año 2016 y el 31 de diciembre de 2017**

Como aspecto metodológico, y para lograr uno de los efectos propuestos dentro de la investigación, que consiste, en identificar y explicar algunas dificultades en el manejo de la prueba por parte de las autoridades de tránsito con funciones de policía judicial, asunto determinante que influye en el cabal desarrollo del proceso penal derivado de los siniestros viales.

Es así, como se abordaron cincuenta y cinco casos de manera aleatoria que se encontraban en los archivos de la policía judicial de tránsito, ello por homicidios imprudentes por siniestros viales conocidos en la ciudad de Medellín, por hechos sucedidos entre el 01 de enero del año 2016 y el 31 de diciembre de 2017.

Se elaboró y diligenció un instrumento documental que permitiera individualizar y evaluar las diferentes particularidades del caso.

  
 UNIVERSIDAD DE MEDIELLÍN  
 Facultad de Derecho  
 Maestría en Derecho procesal penal y teoría del delito  
 Ficha de investigación para recolección de información

N° 01

**Información del caso**

Conductor de vehículo tipo motocicleta que al parecer se encontraba en estado de embriaguez y pierde el control del rodante en una vía desatada, fruto de lo cual tuvo lesiones que posteriormente le causaron la muerte luego de ser trasladado a la ciudad de Medellín para recibir tratamiento médico.

Número de noticia criminal (NUNC)	00010
Fecha y hora de los hechos	20/12/2015 - 03:30 horas
Lugar de los hechos	Venida de guerra, vía terminal de vagón
Lugar de la diligencia	Medellín, Antioquia
Nombre de la víctima	BERNARDO YRIBARRIEN PÉREZ
Calidad	CONDUCTOR FRODO
Nombre del presunto victimario	N/A
Calidad	N/A
Número de Informe Policial (IPAT)	A - 10895
Ciudad/país	Medellín - Colombia
Investigadores	DAVID ALEJANDRO CORDERO CUBO ADRIÁN CORTES SALDARRIAGA

**Comentarios:**

La presente ficha, corresponde al estudio académico de cincuenta y cinco (55) casos de delito imprudente por homicidio en siniestro de tránsito, conocidos por la policía judicial de tránsito en el territorio de la ciudad de Medellín, entre el 01 de enero de 2016 y el 31 de diciembre de 2017.

Al parecer no hubo intervención de un tercero en la producción del resultado, lo cual corresponde a unas autolesiones.

Fuente: ficha de investigación desarrollada para recolección de información.

De acuerdo a lo hallado en los casos abordados, se evidenció lo siguiente:

### 11.1 Falta de intervención por parte de la autoridad de tránsito

En estos casos, la víctima es trasladada a un centro asistencial por parte de la ciudadanía e inclusive por otra autoridad, y no se logra individualizar el lugar exacto de los hechos, asunto

que desencadena la pérdida de elementos de suma importancia para el desarrollo del proceso penal.

### **11.2 Abandono del lugar por parte del agente y no individualización de los mismos**

De acuerdo a este ítem, se pierde importante información para el desarrollo de la acción penal, toda vez que no es posible tener una plena identidad del autor o generar un nexo entre vehículo, víctima y victimario.

### **11.3 Inexactitud de ubicación del lugar de los hechos y pérdida de EMP y EF**

En este asunto, no es bien georreferenciado el lugar de los hechos de acuerdo a la técnica establecida para tal fin, asunto que imposibilita la adecuada ubicación del sitio y por ende degenera en la pérdida de información de suma importancia al proceso, toda vez que la escena generalmente corresponde a la vía pública.

### **11.4 Indebido procesamiento de la escena inicialmente como lesiones personales, a causa de las cuales la víctima posteriormente pierde la vida**

En este punto, es importante resaltar que se da debido a que si bien es cierto la autoridad de tránsito llega al lugar de los hechos, su atención es indebida, toda vez que la recolección de los elementos los lleva a cabo teniendo como premisa que se trata de unas lesiones personales pese a ostentar funciones de policía judicial, el integrante del cuerpo operativo de tránsito que llega al sitio, aplica un tratamiento escueto a los elementos y se retira del lugar de los hechos, sin

embargo la víctima posteriormente pierde la vida y muchos de los elementos con vocación de evidencia se disipan en la vía pública.

### **11.5 No práctica de la prueba de embriaguez**

Debido a dificultades logísticas de muchas secretarías de movilidad, no se recolecta de manera técnica la prueba de embriaguez por parte de los servidores del cuerpo operativo de tránsito, perdiéndose así un elemento de convicción que se constituye de suma importancia a la hora de calificar el delito.

### **11.6 Indebido diligenciamiento del Informe Policial de Accidente de Tránsito**

Si bien es cierto, este documento que inicialmente se concibe como de orden administrativo, es allegado al proceso penal generando el aporte de variados elementos, sin embargo su indebido diligenciamiento se ha tornado en una grave falencia, toda vez que desde la óptica procesal penal, este puede ser considerado una declaración anterior de sumo valor probatorio; y así mismo se encuentra reglado a la luz de la Resolución 0011268 de 2012.

## **12. Procedimientos adecuados para subsanar las dificultades evidenciadas en el sondeo con el instrumento metodológico como parte de los cincuenta y cinco casos abordados de manera por homicidios imprudentes por siniestros viales conocidos en**

**la ciudad de Medellín, por hechos sucedidos entre el 01 de enero del año 2016 y el 31 de diciembre de 2017**

Es así, como de acuerdo a lo planteado, a continuación abordaremos cada uno de los hallazgos más relevantes y se categorizarán los adecuados procedimientos.

**12.1 Falta de intervención por parte de la autoridad de tránsito**

Esta falencia, debe ser subsanada desarrollando adecuados protocolos de comunicación que articulen las diferentes autoridades en los municipios, ello de acuerdo a exigencia establecida en el documento CONPES 3437 de 2006, del cual surge la implementación del Sistema Integrado de Emergencias y Seguridad – SIES, el cual se define como: “un sistema liderado por las fuerzas de reacción del Estado, encabezado por la Policía Nacional, para que en la atención de requerimientos de la ciudadanía en cuanto a eventos de seguridad, convivencia ciudadana, emergencias y desastres, se garantice una respuesta en el menor tiempo posible, con funcionalidades de tecnología avanzada y de punta, mediante el trabajo articulado y coordinado de la Fuerza Pública, los Organismos de Seguridad del Estado y las demás entidades públicas y privadas responsables de la atención de los eventos”.

Así lo planteado, la articulación de las diferentes instituciones públicas con la ciudadanía, permitiría que se desarrolle una respuesta técnica con especial tratamiento a las exigencias que constituye la infracción penal en el marco de la movilidad y seguridad vial en los diferentes municipios.

## **12.2 Abandono del lugar por parte del agente y no individualización de los mismos**

Dificultades como esta, requieren de la implementación de ayudas tecnológicas disponibles en el mercado por parte de las autoridades administrativas, las cuales articuladas como sistemas de circuito cerrado de televisión (CCTV) permiten acceder a imágenes grabadas y en tiempo real.

De igual forma, brindar capacitación a los cuerpos operativos de tránsito, para que desplieguen su actividad no solo en el contexto de lo establecido a la luz de la Ley 769 de 2002 en sus artículos 148 y 149, sino para que dada la especialidad de estos delitos, se constituyan equipos de investigación que desarrollen el programa metodológico con labores de indagación e investigación que permitan establecer información como la requerida en este punto.

Este elemento es de suma sensibilidad, toda vez que es necesario individualizar al autor de la conducta, y la fuga se constituye en un agravante en una circunstancia de agravación punitiva para el homicidio culposo a la luz del artículo 110 de la ley sustancial penal.

## **12.3 Inexactitud de ubicación del lugar de los hechos y pérdida de EMP y EF**

Es importante que el agente de tránsito que conozca del hecho, se encuentre capacitado en técnicas de fijación, aseguramiento y protección del lugar de los hechos, así mismo que cuente con técnicas de fotografía, planimetría, topografía y altimetría que permitan documentar adecuadamente el lugar del siniestro y georreferenciar apropiadamente la ubicación para posteriores requerimientos en el desarrollo de la actividad procesal penal; así mismo que todas

las autoridades que tengan contacto con el siniestro vial apliquen los adecuados estándares de preservación de los elementos como bien lo establece la Fiscalía General de la Nación (2016)

En todo caso, el deber de custodia de los EMP y EF inicia desde el momento en que un servidor público tiene conocimiento de un hecho que revista características de delito o que cualquier persona entra en contacto con determinada evidencia como primer responsable.

#### **12.4 Indebido procesamiento de la escena inicialmente como lesiones personales, a causa de las cuales la víctima posteriormente pierde la vida**

Como bien se dijo, los cuerpos operativos de tránsito ostentan la función de policía judicial, y por ende adquieren las obligaciones establecidas para tal fin; es así como se torna obligatorio desarrollar un debido procesamiento de la escena, como define la Fiscalía General de la Nación (2016)

Son considerados intervinientes del sistema, entre otros, el primer responsable, los servidores con funciones de policía judicial, el personal de almacenes de evidencia y laboratorios, los fiscales, jueces, peritos, defensores, el personal de servicios de salud y los particulares que entren en contacto con cualquier tipo de elementos materiales probatorios y evidencia física (EMP y EF), relacionados con un hecho que revista características de delito.

Es así, como se requiere una adecuada capacitación y sensibilización al respecto para que los cuerpos operativos de tránsito desarrollen mecanismos adecuados de procesamiento de escena con los estándares y exigencias propias de la actividad penal, con la premisa básica de que el asunto que a consideración en ocasiones personal del servidor es netamente contravencional, se torne ambos delitos contra la vida e integridad personal tomando la envergadura de un homicidio.

### **12.5 No práctica de la prueba de embriaguez**

En este asunto es necesario, para recolectar dicha prueba de carácter pericial que las autoridades cuenten con laboratorios especializados, o con el apoyo de personal adscrito al Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses que lleve a cabo la toma y procesamiento de las muestras, toda vez que la exigencia es pétrea al respecto y se puede constituir en una conducta disciplinable, como bien lo establece el artículo 149 de la Ley 769 de 2002:

En los casos a que se refiere el artículo anterior, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo (...) En todo caso en que produzca lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba

de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no dé cumplimiento a esta norma (...). (Ley 769, 2002, art. 149)

### **13. Conclusiones**

Los delitos imprudentes derivados de los siniestros viales, se constituyen en un asunto que impacta de manera ostensible a la sociedad, sus consecuencias no solo se tornan en un problema de salud pública sino que sus efectos toman tinte social, económico y político; por ende la política criminal debe entenderlo, estudiarlo y emitir soluciones desde su campo de estudio, y la academia en Colombia, de igual forma deberá generar su aporte como agente generador de cambios estructurales.

Para administrar justicia de manera apropiada, en un asunto como los delitos imprudentes derivados de los siniestros viales, existen elementos procesales que desde la óptica del derecho penal se apropian a la especialidad de dicha categoría delictiva, cuestión que obliga a los operadores jurídicos a desarrollar protocolos adecuados que asientan generar con las autoridades operativas una verdadera sinergia que supedita el cabal cumplimiento de los fines que busca la acción penal.

El legislador colombiano ha entregado a autoridades de policía administrativa como son los cuerpos operativos de tránsito, funciones de policía judicial dentro de su especialidad a efectos de que apoyen la actividad penal en estos casos, medida que lleva a colegir la importancia que para la sociedad exhibe el asunto; sin embargo y de acuerdo a lo hallazgo es de capital importancia la capacitación por parte de quien constitucionalmente posee la acción penal,

toda vez que desde lo tratado en este trabajo se puede concluir que la labor es de policía judicial especializada, lo cual conduce a exigencias de índole presupuestal y operativo.

Las particularidades del delito imprudente, sus exigencias al interior de la estructura, exigen una labor apoyada de actividades técnico- científicas que implican inversiones onerosas, las cuales tienen que materializarse dada la persistencia de dicho delito al interior de una sociedad tan globalizada.

El desarrollo de lo propuesto en esta investigación, permite a los diferentes sujetos procesales, responsables e intervinientes una reflexión sobre lo que significa desplegar una adecuada actividad partiendo desde el manejo integral al lugar de los hechos, pasando por la práctica probatoria, hasta culminar en las diferentes formas de terminación del proceso ante los estrados judiciales, por ello se torna ineludible desplegar una actividad probatoria armoniosa que ineludiblemente parte desde aquellos que ostentan la función de policía judicial.

## **Recomendaciones**

Si bien es cierto, o más que ello un asunto de índole constitucional y legal, el fiscal es el director de la investigación; sería un elemento que revestiría un capital aporte, que aquellos servidores públicos encargados de materializar los actos urgentes, labores de indagación e investigación en el contexto del programa metodológico es decir la policía judicial , no solo sean capacitados o su perfil direccionado a la actividad técnica y científica sino que cuenten con conocimientos jurídicos en teoría del delito y demás elementos de índole sustancial y procesal que permitan desde la génesis del proceso ubicar elementos que generen un aporte significativo a

la acción penal, supeditando así mayor celeridad a la hora de encontrar la vocación procesal del caso que permita a la Fiscalía General de la Nación y sus delegados tomar mejores decisiones en el menor tiempo posible, restando posibilidades a la impunidad y coadyuvando en la descongestión del sistema judicial.

Cómo se planteó, un elemento jurídico de ineludible remisión, y que se relaciona a cabalidad con la acción penal desde la figura del derecho administrativo, y que además se torna ineludible a la hora de tratar el delito aquí desarrollado, es lo relativo a las dinámicas del tránsito y transporte terrestre automotor, particularidades que son bien conocidas por quienes ostentan el rol de autoridades viales, es por ello que la Fiscalía General de la Nación podría capitalizar lo establecido frente a los órganos con funciones permanentes especializadas de policía judicial y materializar acciones interinstitucionales que permitan con el apoyo de las autoridades de tránsito de los diferentes entes territoriales desarrollar la acción penal, con el plus valor que es el conocimiento directo de la dinámica propia del tránsito terrestre automotor, donde se haya la fuente de la culpa para el caso de los delitos imprudentes derivados de los siniestros viales.

Evitar la bagatelización y/o subestimación de esta categoría delictiva, solo se logra a través de acciones interinstitucionales que permitan impulsar los diferentes procesos que se encuentran a la espera de ser abordados, en un asunto que el sistema evidentemente considera *sui generis*, pero que degenera en graves consecuencias para la sociedad y las soluciones deben ser abordadas no solo por las autoridades públicas, sino por la propia academia en ejercicios de reflexión y producción de conocimiento.

### Referencias generales

Alonso Plá, F. M., Esteban Martínez, C., Calatayud Miñana, C., Medina Sarmiento, J. E., Alamar Rocatí, B. (2005). *La justicia en el tráfico: análisis del ciclo legislativo-ejecutivo a nivel internacional*. Attitudes. Recuperado de:

<http://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/50959/Libro%2007%20JUSTICIA%20Documental.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Altavilla, S. (1978). *La culpa*. Bogotá, Colombia: Temis.

Amaya Velosa, C. E. (2015). *Homicidio y lesiones personales en accidentes de tránsito*. Bogotá, Colombia: Librería Ediciones del Profesional.

Bosio, L. A. (s.f.). Accidentología vial: elementos de estudio forense. *Cuadernos de Medicina Forense Argentina*, 1(1), 55-76. Recuperado de:

[https://www.csjn.gov.ar/cmfc/files/pdf/CMFA-Tomo1\(2009\)/CMFA1-1-Bosio.pdf](https://www.csjn.gov.ar/cmfc/files/pdf/CMFA-Tomo1(2009)/CMFA1-1-Bosio.pdf)

Bustos Ramírez, J. (1991). *Manual de derecho penal*. Barcelona, España: Ariel.

Candamil Pinzón, J. G. (2012). *Código de procedimiento penal*. Bogotá, Colombia: Ibáñez.

Feijo Sánchez, B. (1998). La distinción entre dolo e imprudencia en los delitos de resultado lesivo. Sobre la normativización del dolo. *Cuadernos de Política Criminal*, (65), 269-364.

Fiscalía General de la Nación (2009). *Manual de Procedimiento de Fiscalía en el Sistema Penal Acusatorio Colombiano*. Recuperado de: <https://www.fiscalia.gov.co/colombia/wp-content/uploads/2012/03/spoa.pdf>

Fiscalía General de la Nación (2016). *Manual de procedimientos para cadena de custodia*.

Garcés Velásquez, J. (2003). *Derecho penal general*. Medellín, Colombia: Biblioteca Jurídica DIKE.

García Albero, R. (2007). La nueva política criminal de la seguridad vial. *Revista Electrónica de Ciencia Penal y Criminología*, (9), 1-28. Recuperado de: <http://criminet.ugr.es/recpc/09/recpc09-11.pdf>

Giraldo Ángel, Jaime, Giraldo, M., Giraldo, A. (2005). *Metodología y técnica de la investigación sociojurídica*. Bogotá, Colombia: Librería Ediciones del Profesional Ltda.

Gómez Pineda, O. D. (2011). *Régimen jurídico del transporte terrestre en Colombia*. Bogotá, Colombia: Corporación Fondo de Prevención Vial.

Gómez Pineda, O. D. (2012). *Régimen jurídico del tránsito terrestre en Colombia*. Bogotá, Colombia: Corporación Fondo de Prevención Vial.

Guarino Árias, A. y otros (2009). *II Encuentro Cuyando de Derecho Accidentología vial*. Córdoba, Argentina: Academia Nacional de Derecho y Ciencias Sociales de Córdoba. Recuperado de: <file:///C:/Users/Jhonatan/Downloads/accidentologiavial2009.pdf>

Huertas Díaz, O. (2011). *Dolo eventual en accidentes de tránsito: reflexión sobre el caso colombiano*. Bogotá, Colombia: Universidad Autónoma de Colombia

Lalinde Ordóñez, S. (2015). *Requisas, ¿a discreción?: una tensión entre seguridad e intimidad*. Bogotá, Colombia: Dejusticia.

Martínez Almaguer, J. M. del R. (2002). *Investigación criminológica de los delitos provocados por los accidentes de tránsito*. Nuevo León, Estados Unidos Mexicanos: Universidad Autónoma de Nuevo León. Recuperado de:  
<http://eprints.uanl.mx/5286/1/1020148831.PDF>

Mezger Edmund (2000). *Kriminalpolitik und Strafrechtslehre*. Baden-Baden: Nomos.

Miró Llinares, F. y Bautista Ortuño, R. (2015). ¿Por qué cumplimos las normas penales? Sobre la discusión en materia de seguridad vial. *InDret*, 4, 1-38. Recuperado de:  
[http://www.indret.com/pdf/1167\\_baut\\_miro.pdf](http://www.indret.com/pdf/1167_baut_miro.pdf)

Morales, A. (2008). *Código penal y de procedimiento penal*. Bogotá, Colombia: Ediciones Jurídicas.

Montaner Fernández, R. (2009). Los nuevos delitos contra la seguridad vial: una muestra de la administración del derecho penal. *Revista de Documentación Administrativa*, 284-285. Recuperado de: <https://revistasonline.inap.es/index.php?journal=DA>

Urgilles, D. J. (2013-2014). *La prevención en el ámbito de la seguridad vial ¿existen alternativas a la disuasión penal?* Universitat de Barcelona. Recuperado de:

<http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/58009/1/TFG%20URGILLES%20La%20prevenci%C3%B3n%20en%20el%20%20C3%A1mbito%20de%20la%20seguridad%20vial.pdf>

Pérez Barberá, M. (2011). *El Dolo Eventual. Hacia el abandono de la idea de dolo como estado mental*. Alemania, Munich: Hammurabi.

Roxin, C. (1997). *Derecho Penal Parte General*. Madrid, España: Thomson Civitas.

Sabogal Quintero M. (2014). *El homicidio en accidente de tránsito, ¿culpa consciente o dolo eventual?*. Bogotá, Colombia: Ibáñez

Vargas Arboleda, D. J. (2012). *Accidentes de tránsito son una epidemia mundial, dice la OMS*. Recuperado de: <https://blog.segurossura.com.co/articulo/movilidad/accidentes-transito-pandemia>

Velásquez V., F. (2010). *Manual de derecho penal*. Bogotá, Colombia: Ediciones Jurídicas Andrés Morales.

Villavicencio Terreros F. (s.f.). Los delitos imprudentes de comisión. *Derecho & sociedad*. Recuperado de: <http://blog.pucp.edu.pe/item/23992/los-delitos-imprudentes-de-comision>

## Referencia de legislación y jurisprudencia

### Legislación

Colombia, Ley 599 de 2000, *Por la cual se expide el Código Penal*. (Diario Oficial 44097, julio 24 de 2000) 24 julio, 2000

Colombia, Ley 906 de 2004, *Por la cual se expide el Código de Procedimiento Penal*. (Agosto 31 de 2004) 31 agosto, 2004

Colombia, Ley 769 de 2002, *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. (Julio 06 de 2002) 06 agosto, 2002

### Jurisprudencia

Colombia, Corte Constitucional. Lunes, 01 de enero de 1996 , Tutela T-258-96 de 1996

Colombia, Corte Constitucional, Sentencia C-408 de mayo 4 de 2004 - sentencia c-408 de mayo 4 de 2004 (04 de mayo de 2004). En Legis Editores, Colección de Jurisprudencia Colombiana [en línea]. Recuperado de [http://legal.legis.com.co/document?obra=jurcol&document=jurcol\\_75992041f2c4f034e0430a010151f034&bookmark=?](http://legal.legis.com.co/document?obra=jurcol&document=jurcol_75992041f2c4f034e0430a010151f034&bookmark=?)

Colombia, Corte Constitucional, Sentencia C-789 de septiembre 20 de 2006 - sentencia c-789 de septiembre 20 de 2006 (20 de septiembre de 2006). En Legis Editores, Colección de Jurisprudencia Colombiana [en línea]. Recuperado de

<legal.legis.com.co/document?obra=jurcol&document=jurcol\_759920422daff034e0430a010151f034&bookmark=?>

Colombia, Corte Suprema de Justicia, Sentencia 27388 de noviembre 8 de 2007 - sentencia 27388 de noviembre 8 de 2007 (08 de noviembre de 2007). En Legis Editores, Colección de Jurisprudencia Colombiana [en línea]. Recuperado de

<legal.legis.com.co/document?obra=jurcol&document=jurcol\_759920423c89f034e0430a010151f034>

Colombia, Corte Suprema de Justicia, Sentencia 32174 de septiembre 2 de 2009 (02 de septiembre de 2009). En Legis Editores, Colección de Jurisprudencia Colombiana [en línea]. Recuperado de

<legal.legis.com.co/document?obra=jurcol&document=jurcol\_7bcde44926ae8030e0430a0101518030&bookmark=?>

Colombia, Ministerio de la Protección Social, Decreto 120 de enero 21 de 2010 (21 de enero de 2010). En Legis Editores, Colección de Legislación Colombiana [en línea]. Recuperado de

<legal.legis.com.co/document?obra=legcol&document=legcol\_7bcd439873529032e0430a0101519032>

Colombia, Corte Suprema de Justicia, Sentencia 32964 de agosto 25 de 2010 (25 de agosto de 2010). En Legis Editores, Colección de Jurisprudencia Colombiana [en línea]. Recuperado de

<legal.legis.com.co/document?obra=jurcol&document=jurcol\_8ebe74e88dc3b0f6e0430a010151b0f6&bookmark=?>

Colombia, Corte Suprema de Justicia, Auto 32071 de marzo 16 de 2011 (16 de marzo de 2011). En Legis Editores, Colección de Jurisprudencia Colombiana [en línea]. Recuperado de <legal.legis.com.co/document?obra=jurcol&document=jurcol\_aba77d42159d00eae0430a01015100ea>

Colombia, Corte Constitucional, Sentencia C-468 de junio 13 de 2011 (13 de junio de 2011). En Legis Editores, Colección de Jurisprudencia Colombiana [en línea]. Recuperado de <legal.legis.com.co/document?obra=jurcol&document=jurcol\_abbf9ef0ac96025ee0430a010151025e&bookmark=?>

Colombia, Ministerio de Transporte (Mintransporte), Resolución 11268 de 2012 (06 de diciembre de 2012). En Legis Editores, Colección de Legislacion Colombiana [en línea]. Recuperado de <legal.legis.com.co/document?obra=legcol&document=legcol\_d1a2e67f64080098e0430a0101510098&bookmark=?>