



Aplicación de los principios de confianza y seguridad en la determinación de la responsabilidad penal en homicidios culposos en accidentes de tránsito

Autor(es)

Karen Saldarriaga Zuluaga

Yanis Dayana Aguilar López

Trabajo de grado presentado para optar por el título de Abogado

Asesor

María Fernanda Ossa López, Especialista en Derecho Penal

Universidad Autónoma Latinoamericana (UNAUULA)

Facultad de Derecho

Derecho

Medellín, Antioquia, Colombia

2021

**Aplicación de los principios de confianza y seguridad en la determinación de la
responsabilidad penal en homicidios culposos en accidentes de tránsito**

Autores

Karen Saldarriaga Zuluaga

Yanis Dayana Aguilar López

1. Elementos Generales.

1.1 Tema: Tránsito, principio de confianza, principio de seguridad, homicidio culposo.

1.2 Área del derecho en que se circunscribe el tema: Derecho Penal.

1.3 Lugar geográfico: Colombia.

1.4 Tiempo estimado de duración del proyecto: 8 meses.

Facultad de Derecho

Universidad Autónoma Latinoamericana

Tabla de Contenido

Introducción	4
Marco teórico.....	12
Diseño metodológico.....	18
Capítulo I - Generalidades, conceptos, aplicación de los principios de seguridad y confianza en otros países latinoamericanos	20
1. Generalidades y conceptos.	20
1.2 Conceptos fundamentales	22
2. El tráfico viario como origen del principio de confianza y seguridad	24
3. La actividad peligrosa	27
4. Creación y disminución del riesgo según Roxin y Jakobs.	29
5. Aplicación de los principios de seguridad y confianza sobre la materia en Colombia y otros países latinoamericanos.	32
5.1 Aplicación de los principios de seguridad y confianza en la normatividad colombiana.....	32
5.2 Aplicación de los principios en otros países latinoamericanos... ..	37
Capítulo II - Excepciones, reglas y casos sobre la aplicación de los principios de seguridad y confianza en homicidios culposos por accidentes de tránsito	41
1. Excepciones y reglas de aplicación en los principios de seguridad y confianza.	41
1.2. Casos sobre los cuales se ha tenido sujeción de los principios de seguridad y confianza en homicidios culposos por accidentes de tránsito.....	45
Capítulo III - Propuesta de excepciones y eventos de aplicación a los principios de confianza y de seguridad en el estudio de la responsabilidad penal en el homicidio culposos en accidentes de tránsito para Colombia basados en la experiencia internacional	55
1. Límites al principio de confianza en países como Chile y Perú	55
2. Propuestas para complementar la normatividad colombiana	57
Conclusiones	61
Referencias	64

Introducción

El derecho es dinámico y se moldea según las necesidades de la sociedad a la cual se dirige, es por ello que con los años se han venido creando y fortaleciendo las instituciones estatales como el Congreso de la República, corporación que se encarga de definir un tipo de normatividad conforme a ese avance social y lo preceptuado por la Constitución Política como norma de normas.

Uno de los avances que ha desatado grandes debates en el poder legislativo es el hecho de integrar a la cotidianidad actividades que, de no ser por la necesidad y el desarrollo socioeconómico, se tendrían como prohibidas, como por ejemplo la utilización de combustibles, pues su extracción es sumamente peligrosa, el uso de explosivos, las fumigaciones aéreas, la construcción, o conducir un vehículo automotor, siendo esta última actividad el foco de atención en el presente trabajo.

La Corte Constitucional realiza anotaciones bastante útiles a la hora de entender la teoría de las actividades peligrosas, de la cual se comenzó a hablar a comienzos de los años treinta, y acota:

La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional y por la doctrina extranjera como una actividad peligrosa, que coloca per se a la comunidad ‘ante inminente peligro de recibir lesión’ (...) “... tal actividad implica también riesgos importantes y por lo tanto puede ser regulada por el legislador para asegurar el cumplimiento del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, y derechos y libertades, y de los deberes sociales del Estado y de los particulares. (Sentencia C-468, 2011)

Conducir vehículos es entonces una actividad peligrosa que se decidió democráticamente aceptar para poder mejorar la calidad de vida y el desarrollo socioeconómico de todos los habitantes, pero para poder realizar esas actividades peligrosas permitidas el actor debe observar una serie de reglas específicas, pues son permitidas, pero no de manera ilimitada, ya que lo que se quiere evitar es causar un daño a alguien o a algo en su desarrollo.

No sólo quien ejecute una actividad peligrosa debe seguir esos límites legales al ejercicio, sino también toda la comunidad al permitirla, pues es trabajo de todos el disminuir el riesgo de sufrir daños. Por ejemplo, para el caso de la conducción de vehículos automotores, no sólo existen normas que limitan el margen del conductor, también existen límites para el peatón quien aceptó convivir en el mismo espacio por el que transitan vehículos. Es por esto, que esta actividad requiere desarrollarse bajo medidas de extrema precaución y cuidado, ya que, al catalogarse bajo este margen de riesgo, derivan unas responsabilidades para quien lo asume en caso de infringir una norma que resulte en un accidente y que este a su vez genere unos daños y perjuicios que desencadenen en la pérdida de vida de una persona.

En Colombia un accidente de tránsito puede generar tres tipos de responsabilidad, en un principio si se vulnera una norma de tránsito existe una responsabilidad contravencional; si de esa vulneración o no de la normatividad de tránsito se generan daños o perjuicios por resarcir, entonces nace la responsabilidad civil contractual o extracontractual dependiendo del escenario; y si del hecho se genera una lesión o una muerte, llega la responsabilidad penal a debatir sobre la tipificación o no de una conducta punible. En caso de ocasionarse una muerte, esta conducta se tipificaría como un homicidio en modalidad culposa, definiéndose la culpa en el artículo 23 de la ley 599 de 2000 como: “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” (Congreso de la República, 2000, art 23). Este concepto ha tenido repercusiones en la creación de la figura de culpa con representación, la cual explicaremos en capítulos posteriores.

Como puede evidenciarse, para que haya una culpa solo debe haber una infracción al deber objetivo de cuidado, es decir, existen tres generadores de culpa que son: una negligencia, una impericia, una imprudencia o una violación de un reglamento; sin embargo, para que se materialice uno de estos generadores de culpa, el hecho debe ser previsible, y es ahí cuando debemos conocer cómo funciona la teoría de la previsibilidad y como esta juega a su vez con otros principios que son valorados a la hora de determinar la responsabilidad penal como lo son el principio de tipicidad objetiva, principio de confianza y principio de seguridad.

Cómo es responsabilidad de toda la comunidad el mantener un equilibrio en la ejecución de estas actividades peligrosas, la política criminal del Estado ha desarrollado una serie de principios, entre ellos el de seguridad y el de confianza, que sirven de eje para la determinación de la responsabilidad penal desde un ámbito meramente objetivo, pues cada situación es completamente diferente y se hace imposible determinar una lista taxativa o no de situaciones excepcionales de aplicación.

El conductor de un vehículo realiza su actividad sin temor alguno ya que confía en que los peatones y el resto de conductores sigan las reglas de tránsito, y a esto se refiere el principio de confianza. Pero el conductor debe estar siempre atento, pues hay situaciones en las cuales debe prever hechos y consecuencias y debe activar la defensa para evitar generar un daño, aun cuando el peatón u otro conductor haya faltado a su deber objetivo de cuidado (a su rol en la vía), y este es el principio de seguridad o defensa. Por lo que se genera una gran confusión en los eventos en los cuales se deba determinar si por el principio de seguridad el actor debió haber previsto el hecho

y ejecutar acciones tendientes a eliminarlo, aun cuando obra bajo el principio de confianza, y este último no lo exonera de responsabilidad como se podría pensar.

En el estudio de la responsabilidad penal por homicidio en accidentes de tránsito resulta entonces determinante las reglas de interpretación y aplicación de estos dos principios. Lo anterior teniendo en cuenta que en el ámbito penal no existe lo llamado concurrencia de culpas, es decir, que la responsabilidad no puede ser compartida, sino que siempre en todo caso se debe determinar quién fue el causante del hecho dañoso o cuál fue la causa determinante y efectiva para la producción del resultado muerte o lesión. Sin embargo, en cuanto a los accidentes de tránsito, en ocasiones se dificulta determinar cuál fue esa causa efectiva, pues muchas veces en un accidente no solo uno, sino todos los involucrados en el mismo, pudieron haber infringido ese llamado deber objetivo de cuidado o hecho caso omiso de una señal de tránsito; es ahí cuando es importante valorar los principios para poder determinar una responsabilidad penal. Por ejemplo, en una colisión en una intersección donde un conductor se pasó el semáforo en rojo y el otro iba a exceso de velocidad, en este caso ambos conductores infringieron la norma, faltaron a su deber objetivo de cuidado, pero aun así hay que determinar cuál fue la causa determinante para que se produjera el accidente.

Para la imputación objetiva se debe comprobar que la acción haya creado un riesgo, que el riesgo sea jurídicamente desvalorado y que se haya plasmado en la realización del resultado típico, ya que la teoría de la imputación objetiva se ocupa de la determinación de las propiedades objetivas y generales de un comportamiento imputable. Esto ha sido planteado por Günther Jakobs, doctrinante que igualmente expone:

Especialmente en los delitos de resultado surge la necesidad de desarrollar reglas generales de imputación objetiva, por el siguiente motivo: la ley menciona sólo la causación de un resultado, pero esta causación sólo puede bastar si es jurídicamente esencial. El carácter esencial falta no sólo cuando se pone de manifiesto, en la relación con el tipo subjetivo, que el resultado no era subjetivamente evitable sino falta cuando el autor no es responsable de aquello a lo que da lugar. (Günther (Jakobs, 1997, p. 98)

Entonces no resulta fundamental comprobar un nexo causal simplemente, sino que se deben establecer unos criterios normativos objetivos conforme a los cuales la sociedad desea imputar un resultado gravoso a un actor específico, ya que es objetivamente imputable un resultado sólo cuando por una acción humana creada como peligro jurídicamente desaprobado, se haya realizado el resultado a todas luces típico y a todas luces causal, pues es la teoría de la imputación objetiva la que procura confirmar esa causalidad jurídica.

Confirma Jescheck, resumiendo los criterios para determinar la imputación objetiva, que “Sólo es objetivamente imputable un resultado causado por una acción humana (en el sentido de la teoría de la condición) cuando dicha acción ha creado un peligro jurídicamente desaprobado que se ha realizado en el resultado típico” (Jescheck, 2002, p. 171).

En la actividad peligrosa de la conducción no basta entonces sólo con comprobar que por la acción del choque se produjo la muerte del peatón, existen dos principios que se anteponen el uno al otro dependiendo del caso concreto y que para el operador judicial definirán la culpa en casos de homicidio culposo en accidente de tránsito: el de confianza y el de seguridad o defensa. Claro está, siempre y cuando haya material probatorio suficiente, de lo contrario será la duda probatoria la que inclinará la balanza.

Para esta investigación planteamos la siguiente pregunta problematizadora: ¿Cuál es la aplicación de los principios de confianza y de seguridad en la determinación de la responsabilidad penal en homicidios culposos en accidentes de tránsito en Colombia?

Se suele pensar que al hablar de principios, teorías o posiciones dogmáticas, se está frente a la verdad absoluta e incambiable, pero en realidad no. Las figuras jurídicas, como la sociedad, están siempre en riesgo de interpretarse de otra forma, y para ello existen organismos colegiados como las Altas Cortes, jueces y magistrados que están en constante estudio de la norma y de su evolución conforme a la realidad.

Hoy en día puede hablarse de que existe una unanimidad en la dogmática penal con respecto a que el hecho de que se pueda verificar el nexo causal entre la acción y el resultado no es suficiente para imputar el resultado al autor de la misma, pues se deben depurar y seleccionar todos los factores causales que sean jurídicamente relevantes, y esa selección se surte abordando cada hecho desde la teoría de la imputación objetiva. De lo que no existe unanimidad es sobre en qué momento se aplica, exceptúa o privilegia el principio de confianza sobre el de seguridad, y viceversa, ¿Ha definido la legislación estas excepciones? No, sólo se ha referido a que existen, y que para determinar si en un caso concreto se exceptúa la aplicación de un principio, el Juez debe apelar a su raciocinio y a las reglas y pautas que la experiencia brinda para la situación concreta, es decir, no tiene un derrotero, sin necesidad de que este sea taxativo y hermético, para definir la situación concreta, y no sólo el Juez, sino también las partes, la defensa técnica debe entonces quedarse a la merced de la decisión que se tome de acuerdo a esas reglas de la experiencia, pero se queda corta en el debate.

Si en los delitos de resultado la simple causalidad no es suficiente para la imputación jurídica del resultado, sino que se debe probar que se superó el riesgo jurídicamente aprobado, si

el sujeto activo de la acción se encuentra cumpliendo con la normatividad y aun así ocurre un resultado fatal ya que estamos hablando concretamente del homicidio, ¿en qué momento la aplicación del principio de confianza se privilegia sobre el de seguridad?, en un momento parecería muy fácil responder, pues sería en el momento en el que se logre probar que aquel que causalmente generó la consecuencia en el mundo fenomenológico, no sólo cumplió con la normatividad de tránsito y no superó el riesgo permitido creado (que es lo básico para estar cumpliendo el principio de confianza), sino que también observó otras leyes y pautas que la experiencia brinda para la situación y condiciones concretas de la situación.

Es decir que si por ejemplo un conductor estaba cumpliendo con la normatividad de tránsito, pero a sólo 5 metros un peatón acaba de caerse accidentalmente sobre la calle, el conductor debe por lo menos intentar evitar un resultado lesivo de cualquier tipo, e intentar frenar o esquivar, sin poner en peligro otras vidas, o incluso la suya, pues estaría faltando a otros deberes objetivos de cuidado para cumplir con las exigencias del principio de defensa, y no es el objetivo, si no se puede evitar se producirá el daño, y sólo así, una vez puesto en marcha el principio de seguridad es que puede prevalecer sobre el de confianza, pero si realmente el conductor, pudiendo, no realiza ninguna maniobra para evitar un daño, el principio de defensa no funciona y se privilegia la de confianza, pues la confianza no es sólo en que se cumpla la ley de manera exegética, sino también confianza en que el otro tiene la entera capacidad de prever situaciones anormales en las que no basta con estar autorizado por una luz verde en el semáforo, también se requiere un dominio y destreza suficiente detrás del volante para poder seguir otras reglas de la experiencia.

Lo anterior para entender que no sólo se necesita entender las reglas jurídicas que tiene en cuenta el Juez y la defensa jurídica para la interpretación del hecho generador, sino que también hay otras reglas, que son las de la experiencia, de las cuales se tienen que determinar criterios

específicos, pues si no se logran encontrar se pondría en tela de juicio si se está o no realizando un verdadero juicio objetivo frente a la imputación jurídica, pues en la presente investigación también se pretende analizar si realmente con la simple apreciación racional de las pautas y reglas que la experiencia brinda para casos concretos según la actividad u organización determinada, basta para poder o no determinar la excepción de un principio de la imputación objetiva.

Se pretende entonces, establecer los parámetros, reglas y límites de aplicación y excepción de los principios de confianza y de seguridad en el estudio de la responsabilidad penal en el homicidio culposo en accidentes de tránsito, según la normatividad vigente. Esto se hará siguiendo los siguientes objetivos específicos:

- 1.** Analizar los preceptos normativos que permiten la aplicación y excepción de los principios de confianza y de seguridad en el estudio de la responsabilidad penal por homicidio culposo en casos de accidentes de tránsito, tanto en Colombia como en otros países latinoamericanos.
- 2.** Identificar las diferentes posturas e interpretaciones que ha adoptado la Sala Penal de la Corte Suprema de Justicia con respecto a los principios de confianza y de seguridad en el estudio de la responsabilidad penal por homicidio culposo en casos de accidentes de tránsito en Colombia.
- 3.** Proponer, de acuerdo con la experiencia colombiana y de otros países latinoamericanos, una serie de reglas de interpretación para la aplicación de los principios de confianza y de seguridad en el estudio de la responsabilidad penal por homicidio culposo en accidentes de tránsito en Colombia.

Marco Teórico

Homicidio doloso y homicidio culposo

El homicidio es un delito contemplado en el Código Penal, Ley 599 de 2000, que regula en su artículo 103: “El que matare a otro, incurrirá en prisión de doscientos ocho (208) a cuatrocientos cincuenta (450) meses” (Congreso de la República, 2000, art. 103).

Pero como tal el Código Penal no trae consigo una definición de la acción, una de las más antiguas, encontradas en el libro de Luis Cova García, es la expuesta por Antón Matheo, quien se refiere al homicidio como “... la muerte de un hombre ocasionada por otro.”, definición que luego es ampliada por Francisco Carrara, quien dice que “... el homicidio es la muerte de un hombre ocasionada por otro hombre, con el aditamento del adjetivo ilegítima” para completar el ánimo con el que se ocasiona esa muerte. (García, n.d)

Como se refiere Cova en su texto, los elementos del homicidio son: cesación de una vida humana, relación causa-efecto, y una intención, querer que esa vida cese, matar. Lo anterior se conoce como dolo, y la definición la trae consigo el mismo Código Penal en su artículo 22:

La conducta es dolosa cuando el agente conoce los hechos constitutivos de la infracción penal y quiere su realización. También será dolosa la conducta cuando la realización de la infracción penal ha sido prevista como probable y su no producción se deja librada al azar. (Congreso de la República, 2000, art. 22).

Por otro lado, hay situaciones en las que se ocasiona la muerte de una persona sin ese ánimo tan puntual del homicidio en modalidad dolosa, y nace el llamado homicidio culposo o en modalidad culposa, que también se encuentra en la Ley 599 de 2000 en el artículo 109: “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.” (Congreso de la república, 2000. Art 109)

Del mismo modo, la culpa se encuentra definida en el artículo 23 de la misma ley, que expone: “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” (Congreso de la república, 2000. Art 23).

De la anterior definición se derivan una serie de elementos que acompañan el examen del delito de homicidio de modalidad culposa, y en muchos otros que admiten esta modalidad, y son: la falta al deber objetivo de cuidado, que se presenta cuando se está en la obligación de responder a normas del ordenamiento jurídico y reglas de la experiencia en ciertos escenarios, y no se responde efectivamente a ese llamado, sea legal o lógico; la previsibilidad, que engloba todo aquello que debe ser previsto por las reglas de la experiencia y la sana lógica; y la evitabilidad, que no es otra cosa sino la capacidad de evitar.

Imputación Objetiva

El término lo introduce Claus Roxin en sus estudios realizados entre las décadas de los 60's y 70's, en la búsqueda desesperada de todos los teóricos de una base lógica sobre la causalidad que realmente se adecuara a los hechos y consecuencias que se estaban presentando.

Antes de lo presentado por Roxin, muchas teorías habían intentado descifrar el fenómeno y la naturaleza compleja de la causalidad, entre ellas las más famosas fueron las teorías de la equivalencia de condiciones, de la causalidad adecuada y de la relevancia típica.

De las anteriores teorías la que más relevancia aportó al entendimiento de la causalidad fue la de la equivalencia de las condiciones, planteada por Julius Glaser y desarrollada por M. von Buri, y cuya base es la conocida fórmula ‘conditio sine qua non’, que en palabras del Dr. Felipe Villavicencio Terreros se define como “Una condición es causa del resultado si suprimiéndola mentalmente, el resultado no se hubiera producido” (Terrero, 2013, p.3)

No obstante, los planteamientos permiten descubrir la existencia de un nexo causal sólo cuando por medio de la investigación científica se ha logrado develar la ley causal específica, sin permitir así la determinación de un nexo causal desconocido por el método científico, lo que deriva en una teoría hermética y que al ser tan indeterminada con respecto a la extensión y amplitud, genera una cadena causal infinita al hallarse ser equivalentes las condiciones, y al no tener en cuenta una integralidad de elementos, no sólo el resultado.

Por el contrario, la teoría de la imputación objetiva, acota el profesor Villavicencio, basado en lo expuesto por Cancio Meliá:

va aproximándose a ser una teoría general de la conducta típica, es decir, en el que la atribución del resultado ya no es la cuestión dominante, sino que la imputación objetiva debe extenderse fuera del ámbito de la imputación de resultado. (Cancio, 2005, p. 433)

Lo anterior quiere decir que ya el resultado y la lógica fenomenológica de quién lo produjo ya no es suficiente para atribuirle la responsabilidad a una persona por el hecho, pues el estudio queda abstracto y poco determinado.

“La imputación objetiva se posiciona no sólo como una teoría más sobre la causalidad, o como una versión actualizada o corregida, sino más bien como un requisito para que nazca la tipicidad” (Puig, 2004, p. 254).

Lo anterior supone entonces que la causalidad entre la acción y el resultado constituyen en conjunto sólo una parte de ese elemento de definición de la tipicidad llamado ‘imputación objetiva’, anota Villavicencio que “La causalidad va implícita en ese juicio de imputación. Un primer límite mínimo para la realización de los restantes presupuestos de la imputación objetiva” (Torrero, 2013, p.4), basándose justamente en lo teorizado por Roxin.

Resulta entonces fundamental, para la teoría de la imputación objetiva, el verificar en un primer escenario la causalidad natural, la que se comprueba gracias a los esfuerzos de las ciencias naturales, pero luego hay un segundo escenario en el que la imputación requiere comprobar si la acción creó un peligro jurídicamente desaprobado, y si ese resultado es producto del peligro generado. Estos dos últimos criterios son la base para determinar si existe o no ese elemento de la imputación objetiva.

Riesgo permitido/generado

En el día a día nos encontramos con situaciones de riesgo, unas de ellas entran dentro del ámbito permitido o socialmente adecuado, de esta forma no todos los riesgos derivan en la imputación de una conducta punible, pues de prohibir tajantemente la creación de ciertos riesgos como el conducir, nos encontraríamos con una limitación a la libertad de acción que pausaría el desarrollo y progreso de las comunidades, pues cada riesgo es tolerable y permisible en la medida en que aporte una utilidad social, pero llegado el caso de que se sobrepasen los límites de lo socialmente aceptado, la consecuencia debe ser imputada objetivamente.

La teoría de los riesgos permitidos y su manejo ha creado grandes debates en torno a la necesidad de su permisión, a contradicciones legales y a las teorías de la imputación aplicables, al respecto una posición simple que da a entender el por qué hay riesgos y por qué son permitidos, es la sentada por Jakobs:

En determinados ámbitos, la necesidad de un riesgo permitido en modo alguno es contradictoria con la protección de bienes jurídicos: para poder hacer uso de los bienes, es necesario poner en peligro estos u otros bienes. Simplemente, quien sale a la calle se pone en peligro, y quien llama a un médico para que le atienda en su casa no puede ser, al menos de modo coherente, contrario a todo tipo de tráfico rodado” (Jakobs, 2001, p. 27)

Existiendo entonces riesgos que son socialmente permitidos por su utilidad social e importancia en el desarrollo, y entendiendo que se requiere un análisis de imputación objetiva para quién sobrepase los límites permitidos, también hay que tener en cuenta que se analiza no sólo la creación y aumento del riesgo, sino también la voluntad y exteriorización de acciones para disminuir las consecuencias de haber sobrepasado esos límites, lo que se conoce como la disminución del riesgo, evitando a toda costa un resultado mayor. Sobre la disminución del riesgo creado señala Bacigalupo:

Lo problemático está en qué medida el sujeto reduce el riesgo. Exigirle al sujeto que optimice sus posibilidades de protección estará en función a si el autor es garante o no de la protección al bien jurídico, por ello, parece razonable en que dichos supuestos opere el consentimiento presunto. (Bacigalupo, 1996, p.191)

Anclado a lo anterior se encuentran conceptos como la previsión, que se refiere a la capacidad de anticipar las consecuencias futuras que pueden llegar a suceder en un caso concreto, es aquello que normalmente se podría esperar como resultado; la evitabilidad, esa capacidad para evitar el resultado común, lo que se espera, esa disposición para evitar daños, un mayor perjuicio; y por supuesto aquellos conceptos que acompañan la culpa como son la negligencia, imprudencia e impericia, y sus antónimos.

Principio de confianza

Es uno de los principios más importantes para el desarrollo de la teoría del riesgo permitido y la imputación objetiva frente a ciertas conductas punibles que se cometen conduciendo vehículos, pues supone que, si un sujeto obra con plena confianza de que el otro actúa dentro de los límites dados por la Ley a los riesgos socialmente permitidos, si se presenta un resultado lesivo, no cabe imputar penalmente una conducta u otra, como ejemplo Villavicencio expone:

Así, si por ejemplo, el conductor que respeta las señales del tráfico automotor espera que los demás también lo hagan y si alguien cruza la calzada en 'luz roja' y se produce un accidente con lesiones en las personas, éstas no les serán imputables. (Terrero, 2013, p.7),

Sin embargo, las acciones realizadas deben ser cubiertas por los límites de la teoría del riesgo permitido, de otro modo, serán objeto de imputación objetiva.

Principio de seguridad

Por su lado el principio de seguridad es con el que frecuentemente se choca el de confianza, y que se cotejará durante el presente trabajo, pues postula factores en el que la confianza pase a un segundo plano, y, simplemente, el agente creador del riesgo permitido no deba tener tanta confianza finalmente. Así lo reitera la Corte Suprema de Justicia por medio de la Sentencia 39023 de 2013:

Este postulado significa que el hombre medio debe prever que si bien su comportamiento puede, en general, sujetarse al principio de confianza y así tener una cierta seguridad en cuanto a que, aquel con quien interactúa también cumplirá su función, de todos modos existen circunstancias excepcionales en las que, con el fin de evitar el riesgo y el consiguiente daño antijurídico, debe actuar conforme el principio de defensa y así adecuar su comportamiento a una excepcional situación en la que no tiene vigencia el principio de confianza. Si así no lo hiciere, el agente creará un riesgo no permitido y le será imputable el resultado dañoso que se produzca como consecuencia de no obrar conforme el principio de defensa. (Corte Suprema de Justicia, 2013)

Diseño Metodológico

Se tratará de una monografía de compilación.

Población: Colombia.

Enfoque Metodológico: Este estudio se inscribe en un paradigma socio jurídico desde lo aplicado; con un tipo de estudio axiológico en lo que respecta al cuestionamiento social en búsqueda de un soporte desde el deber ser.

Métodos utilizados: Será una investigación cualitativa ya que se va a entender el significado del fenómeno donde las palabras son el dato de interés, siendo entonces el enfoque del presente cualitativo documental, ya que se consultarán bases de datos de documentos públicos,

periódicos, material digital y audiovisual, términos y condiciones de páginas web y aplicaciones digitales que también serán tenidas en cuenta.

Será inductivo, ya que llegaremos a conclusiones generales a partir de premisas particulares, de esta forma se desarrollarán etapas como la observación de los hechos, la clasificación de los mismos luego de un estudio minucioso, la derivación inductiva que nos permitirá llegar a conclusiones generalizadas y el contraste de toda la información.

Será documental, porque está basado en otras investigaciones y su veracidad radica en informes, está basado en documentación y conceptos institucionales y se justifica en su autenticidad legal reglamentaria.

Capítulo I

Generalidades, conceptos, aplicación de los principios de seguridad y confianza en otros países latinoamericanos

1. Generalidades y conceptos

Colombia se rige en forma de Estado Social de Derecho plasmado en su Constitución Política de 1991, donde se determinan una serie de derechos fundamentales que deben ser garantizados a todas las personas dentro del territorio nacional. El Estado en cabeza de sus múltiples entes es el encargado de velar por el cumplimiento y la materialización de estos derechos, al interior de estos derechos se encuentra el derecho de locomoción, que consiste en la posibilidad de circular de manera libre sobre del territorio nacional, según lo establece el artículo 24 C.N “Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”. (Congreso de la República, 1991, art. 24)

De la lectura del artículo anterior se desprende la interpretación de que el derecho de locomoción es limitable y que está sujeto a los condicionamientos que establezca la ley; Dentro del derecho de locomoción encontramos la actividad de conducir un automotor para desplazarse de un lugar a otro, actividad que se categoriza por la jurisprudencia y la doctrina como peligrosa y de alto riesgo que puede llegar a comprometer no solo la vida e integridad física de quien la ejerce sino también de las personas que están a su alrededor, al igual que el que transita por las vías de la nación.

Es por esto que quien está conduciendo un automotor debe estar en condiciones óptimas que le permitan ejercer dicha actividad de manera diligente y con todas las precauciones que sean necesarias con el fin de salvaguardar la seguridad de todos los ciudadanos, ciudadanos que en su conjunto aceptaron y permitieron la legitimación y legalidad de esta actividad riesgosa para contribuir a la satisfacción de otros derechos y que así mismo tienen la responsabilidad de cumplir con parámetros que han sido impuestos por las autoridades de tránsito para evitar acontecimientos que tengan como consecuencias daños y perjuicios.

En este sentido, la Corte Constitucional en la Sentencia C-468-11, cuya Magistrada Ponente es María Victoria Calle Correa ha indicado:

(i) que la libertad de locomoción tiene una importancia central por cuanto es una condición para el goce efectivo de otros derechos y garantías como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud; (ii) que la libertad de locomoción se afecta cuando irrazonablemente por acciones positivas directamente se obstruye la circulación de los ciudadanos, o cuando se produce tal efecto de manera indirecta, debido a las consecuencias que genera la actividad que realiza una persona; y (iii) que la Constitución faculta al legislador para establecer límites a la libertad de locomoción, cuando el orden público se encuentre gravemente alterado, por razones de planeación rural o urbana, por motivos culturales o para proteger zonas de reserva natural. (Corte Constitucional, 2011)

Evidenciando así una mirada especial al segundo punto, cuando la actividad que realiza el agente responsable penalmente ha representado un riesgo latente por las consecuencias que puede traer un accidente, como es el caso de la conducción vehicular y su límite frente a la libertad de locomoción comienza a dar pautas a seguir frente a la aplicación de los dos principios objeto de estudio y las excepciones a la sujeción de estos en determinadas circunstancias.

Ahora, cuando no se toman las precauciones y los cuidados propios para ejercer una actividad peligrosa como lo es conducir un automotor, se puede incurrir en una serie de responsabilidades y sanciones, como la imposición de una sanción contravencional por haber infringido de una u otra manera las normas de tránsito; si de esta infracción resultaron afectadas otras personas a las que se les causó un daño o perjuicio estaríamos ante la responsabilidad civil; y finalmente, si su actuar encaja dentro de un tipo penal se estaría ante una responsabilidad penal, que es puntualmente de la que se tratará el desarrollo del presente trabajo.

1.2 Conceptos fundamentales

Dicho lo anterior se definirán algunos conceptos fundamentales para el desarrollo y comprensión del presente texto, conceptos como: responsabilidad penal, homicidio culposo, accidente de tránsito, actividad peligrosa, imputación objetiva, y principios como el de confianza, el de seguridad, el de previsibilidad, el de evitabilidad, entre otros.

La responsabilidad penal es producto de la realización de una conducta antijurídica cuya tipificación está descrita en el código penal con una sanción clara para el sujeto activo que ejecuta la acción a ser castigada.

El homicidio culposo se entiende como el hecho de causar la muerte a otra persona sin la premeditación de hacerlo, sino como consecuencia de un comportamiento imprudente o negligente, aquí no hay una intención de causar daño ni terminar con la vida de alguien, sino que se actúa con descuido o negligencia. Definimos tres conceptos claves para comprender lo anterior, (I) La imprudencia, cuando se actúa sin cautela ni cuidado y con falta de previsión, sin tomar medidas de precaución; (II) La impericia, cuando se actúa sin las habilidades, conocimientos y/o

capacidades generando un riesgo o daño lesivo. Finalmente, (III) La negligencia, cuando aun teniendo las capacidades, se actúa con indiferencia o sin diligencia faltando al deber objetivo.

De acuerdo al artículo 2° del código Nacional de Tránsito Ley 769 del 2002, se define 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 las vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. (Congreso de la República, 2002)

Por otra parte, “se considera que una actividad es peligrosa cuando la probabilidad de generar daño a un tercero va más allá del azar, haciendo que el daño pase de eventual a probable, posible o incluso inevitable” (Universidad de los Andes, 2020); acorde a lo dicho por la Universidad de los andes, se puede concluir indicando que una actividad puede considerarse peligrosa cuando su ejercicio pone en un peligro inminente a las demás personas de sufrir una lesión o daño en su persona o sus bienes. Esto a la hora del estudio de la teoría del riesgo creado.

“La imputación objetiva es una figura del derecho penal que se aplica para señalar la punibilidad de una conducta cuyos efectos alteran el entorno o a las personas sobre las cuales recae”. (Quebradas Ortiz & Gutiérrez Molano, 2013, p. 5). El objetivo de la imputación objetiva es delimitar la responsabilidad penal y facilitar la determinación de un comportamiento que no es permitido y podría encajarse dentro de una conducta tipificada en la ley penal como un delito. Posteriormente se analizará los conceptos de Dolo y culpa frente al hecho punible, estableciendo al primero como la comisión de acto jurídicamente reprochable de manera intencional, con

conciencia y voluntad, en otros apartados se estudiarán conceptos como dolo eventual y culpa con representación importantes en el estudio sobre la culpabilidad; y el segundo concepto, se referirá entonces a aquellas acciones que producen daños lesivos y punibles sin haber buscado propiamente ese resultado, se realiza sin voluntad de obtener un perjuicio.

El tráfico viario como origen del principio de confianza y seguridad.

A mediados del siglo XX los magistrados de tribunales alemanes estaban preocupados por la responsabilidad por imprudencia en el tráfico vial, ya que la cama automotriz se encontraba en un imparable crecimiento y en la misma medida los casos en los que se producía un resultado lesivo pero la responsabilidad se venía justificando sólo desde la actuación incorrecta de terceras personas, dejando a un lado otros criterios objetivos de calificación de la conducta.

Como lo expone el doctor Mario Maraver Gómez en su texto ‘El principio de confianza en derecho penal, un estudio sobre la aplicación del principio de autorresponsabilidad en la teoría de la imputación objetiva’, el principio de confianza nace en Alemania a mediados del siglo XX como una contribución tipo solución para integrar en el análisis de adecuación típica de la conducta, esos elementos que estaban faltando en el juicio para aquella época (Gómez, 2007, p. 21).

Con respecto a este cambio introducido por los tribunales alemanes el doctor Maraver Gómez detalla que así se quiso dar margen de alcance al criterio de la previsibilidad, sin que los conductores tengan la obligación de adecuar su comportamiento a las acciones no esperadas por parte de terceros (Gómez, 2007, p. 21).

El Reichsgericht fue muy estricto con respecto al tráfico vial, imponiendo así que en todo momento se debía estar en un estado de prevención y seguridad para evitar cualquier lesión, y no fue sino hasta mediados de los años 20s, época en la que comienzan a expedirse las normas de

preferencia, que el Reich comenzó a debatirse ese deber/obligación que se había instituido en términos generales, siempre estar al tanto y contar con una conducta incorrecta por parte de un tercero, es decir, siempre actuar bajo el principio de seguridad y estar alertas (Gómez, 2007, p. 22).

Con estas normas de preferencia se crearon categorías de conductores y unos, los preferenciales, comenzaron a tener la posibilidad de no contar con el actuar del otro como excepción, ya no debían seguir esa idea de deber de cautela hacia el comportamiento de los otros individuos en el tráfico.

Fue la misma jurisprudencia Alemana la que comenzó a detectar las falencias de aplicación ya estudiando casos concretos, en 1935 por ejemplo se refiere a que si bien siempre se debe estar atento con respecto a las conductas irracionales de terceros, no se puede pensar que la exigencia puede ir más allá de lo que la experiencia y costumbre social permite esperar absolviendo al procesado por haber evitado la muerte de unos niños pero con la maniobra haber producido la muerte de su acompañante (Gómez, 2007, p. 31).

Estas decisiones de tribunales en casos aislados permitieron que se fuera creando la concepción de que la regla general era siempre pensar en que el otro iba a obrar de manera incorrecta, y que de lo contrario se podían admitir unas limitaciones excepcionalmente, análisis que fue finalmente canalizado en 1938, año en el cual se reconoce que la regla general debe ser el confiar en que los demás usuarios del tráfico vial van a actuar conforme a derecho, y que dependiendo de ciertas circunstancias específicas se debía obrar de manera segura y con precaución, pero sólo debido a esa circunstancia excepcional (Gómez, 2007, p. 31).

Como aduce Maraver:

Ahora bien, esto no significa que se produjera un abandono del criterio de la previsibilidad. Por lo general, se seguía pensando que lo único que variaba era el punto de partida desde el que se debía realizar el juicio de previsibilidad. Con las nuevas tesis lo importante era que la previsibilidad se juzgase en atención a las circunstancias del caso concreto. (Gómez, 2007, p. 43).

Allí se comenzaron a tener tantas libertades con respecto al principio de confianza, tanto así que se llegó a pensar en el abandono del criterio de previsibilidad, que se comenzó a hablar ya en los años 50s acerca de limitar ese principio de confianza que se había tomado el papel protagónico y que no estaba teniendo un control dada la vida en sociedad, máximo cuando la realidad globalizada imprime en la vida cotidiana el uso cada vez más frecuente herramientas como por ejemplo, los medios de transporte que posibilitan la realización de actividades sociales necesarias para la satisfacción de necesidades.

Tomando en cuenta la seguridad del tráfico que cada día era más rápido y creciente, y conscientes de que los usuarios del tráfico vial se encontraban ya en una posición muy cómoda desde el principio de confianza, por medio del cual ya no se atendía a los deberes de prevención y previsibilidad siquiera mínimos ya que se tenía la plena confianza en que el otro actuara siempre bien sin importar otras condiciones externas, es que se comienza a hablar de una especie de principio de conducción defensiva, por medio del cual definitivamente se establecieron unas conductas de cuidado para no estar siempre en un estado de confianza con respecto a las situaciones que pueden suceder.

Es entonces cómo comienzan a nacer esas pautas como el cumplimiento a cabalidad de la norma de tránsito, el buen estado de los vehículos, para justificar la posición de seguridad y

prevención en la que se encuentra quien cumple todos los estándares y requisitos para poder hacer uso del principio de confianza por encima del de seguridad en situaciones generales.

A los pocos años de que surgiera el principio de confianza en Alemania, España se suma al debate de aplicación, que pasa por un sinnúmero de etapas en las que comienza a evidenciar excepciones a ese principio de confianza, en las que el conductor ya debe comenzar a actuar de manera defensiva.

De los siguientes ejemplos de situaciones es que se puedan diseñar criterios de identificación de ciertas condiciones o espacios en los que se debe dejar a un lado la confianza y activar la defensa, por ejemplo, ante altas velocidades de otros conductores, espacios urbanos, espacios rurales, contaminación visual de los espacios que no permitan ver bien la calle o carretera como la niebla, humos producidos por incendios, entre otras circunstancias especiales en las que la conducción defensiva juega el papel determinante para la calificación de la responsabilidad con respecto a resultados lesivos, pero de manera excepcional y temporal, para que una vez superadas esas condiciones específicas, se pueda regresar al estado normal de confianza, en el que estando cumpliendo con la normatividad y reglas de la experiencia con respecto a la conducción, se pueda estar tranquilo de que el otro, en situaciones normales, se comporta conforme a derecho.

La actividad peligrosa

Según la recopilación contenida en el trabajo de grado para la Universidad de los Andes realizada por el graduando Santiago Acosta B se concluye que:

Una actividad es peligrosa cuando por su desarrollo genera un riesgo mayor al que genera cualquier actividad hasta tal punto que la ocurrencia de un perjuicio para un tercero puede

llegar a ser inminente. Este riesgo se genera porque con el ejercicio de la actividad se despliegan fuerzas que se salen del control del hombre que se encuentra a cargo de la misma. (Betancuort, 2014, p.20)

Así mismo, se determina jurisprudencialmente que una actividad peligrosa se da cuando se producen fuerzas superiores imposibles de contener por el hombre y su ocurrencia rompe el “equilibrio” que existía antes de su producción, sujetando a terceros al riesgo de ser víctimas del resultado lesivo.

Sobre este punto resulta necesario mencionar que en Colombia existe una figura llamada *Dolo eventual* que ha sido muy discutida sobre las controversias que han surgido en materia penal sobre accidentes de tránsito, este concepto se presenta cuando dentro la realización de una conducta se puede prever como probabilidad la producción de un hecho dañoso y aun así su no producción se deja librada al azar. (Corte Constitucional, 2015); Sin embargo, esta teoría se ha adoptado mayormente en los fallos donde los accidentes se presentan bajo la influencia del alcohol de parte del responsable. Asimismo, existe otra figura denominada *Culpa con representación* y por su parte la Corte Suprema de Justicia en Sentencia de casación penal (2015), ha dejado clara la diferencia con el término anterior, pues en ambos casos el agente es consciente del riesgo que conlleva su acción, pero en este, se espera poder evitar el daño y no se quiere producir el resultado lesivo (Diferente del dolo eventual) como el caso del homicidio culposo, asunto central en esta investigación. En ambos estudios hay presencia de una actividad peligrosa, pero su sanción dependerá de un análisis detenido dentro de la culpabilidad como elemento de imputación objetiva.

En materia civil, este asunto sobre la culpa retoma un valor fundamental a la hora de determinar peticiones derivadas de incumplimientos dados bajo la responsabilidad civil

contractual o extracontractual, una vez se genera un hecho punible descrito en la ley penal que, si bien son competencias judiciales diferentes, sí tienen conexión a la hora de resarcir una sanción pecuniaria como la indemnización. Santiago Acosta en el trabajo de grado anteriormente mencionado, señala que:

La culpa es un error de conducta y al hablar de malicia o negligencia se está hablando de culpa. También hay que tener en cuenta que en los casos ejemplificativos que trae el artículo 2356 del código civil, todos exigen un error de conducta para que se produzca la responsabilidad. Un ejemplo de lo anterior es que el artículo dice disparar imprudentemente un arma de fuego. (Betancuort, 2014, p.25)

Creación y disminución del riesgo según Roxin y Jakobs.

Giovanna F. Vélez en su texto “La imputación objetiva: fundamento y consecuencias dogmáticas a partir de las concepciones funcionalistas de Roxin y Jakobs”, hace un recuento de las teorías de estos dos autores vinculados al “principio de riesgo”, sintetizado en apartados que nos permiten la comprensión de este dentro la imputación objetiva del delito, en este caso, homicidio culposo.

Este principio se asocia al análisis de la creación del riesgo como creación de un daño al bien jurídico protegido penalmente; se plantean en este documento apartados de lo mencionado por Roxin sobre el tema que guarda especial relación con la fundamentación del principio de confianza, así:

Un resultado causado por el sujeto que actúa sólo debe ser imputado al causante como su obra y sólo cumple el tipo objetivo cuando el comportamiento del autor haya creado un riesgo no permitido para el objeto de acción (1) cuando el riesgo se haya realizado en el resultado concreto (2) y cuando el resultado se encuentre dentro del alcance del tipo (3)". (subrayado fuera del texto). (Fernández, 2008, p. 9)

En la actualidad se hace necesario establecer si la actividad realizada por el agente presuntamente responsable produjo un riesgo jurídicamente relevante encajando el resultado de dicha acción en una adecuada tipificación penal. Fernández resume los criterios planteados por Roxin para determinar la imputación objetiva del resultado:

- a. La disminución del riesgo.** - Criterio mediante el cual puede negarse la imputación objetiva en los casos de desviación de un resultado grave, que haya llevado a producir uno leve.
- b. La creación de un riesgo jurídico-penalmente relevante o no permitido (o creación de un riesgo prohibido).** - Según este criterio se procede a negar la imputación objetiva cuando la acción no ha creado el riesgo relevante de una lesión al bien jurídico.
- c. Aumento del riesgo permitido.** - En estos casos se procede a negar la imputación objetiva cuando la conducta del autor no ha significado una elevación del riesgo permitido porque el resultado se hubiera producido igualmente, aunque el autor hubiera actuado con la diligencia debida.
- d. Esfera de protección o ámbito de aplicación de la norma.** - Este criterio permite solucionar aquellos casos en los que, aunque el autor ha creado o incrementado un riesgo

que origina un resultado lesivo, éste no debe ser imputado al no haberse producido dentro del ámbito de protección de la norma, es decir, si el resultado no era aquel que la norma quería evitar. (Fernández, 2008, p. 3)

A propósito, sobre el tema Gunther Jakobs, autor funcionalista en Derecho penal, plantea lineamientos relacionados con los criterios creados por Roxin, pero en este caso basado desde la imputación objetiva de la acción y del resultado:

- a. **Riesgo permitido:** Riesgo desligado de la lesión.
- b. **Principio de confianza:** Obligación de tener en cuenta los fallos de otros sujetos que también intervienen en la realización de una actividad peligrosa y establece cuándo se puede confiar en el actuar responsables de los demás intervinientes.
- c. **Prohibición de regreso:** “Como instrumento de determinación del riesgo permitido, se refiere a un ámbito de colaboración imprudente, e incluso doloso, de un tercero a la realización del tipo penal, sin que le pueda ser trasladada la responsabilidad por el resultado principal porque su contribución se encuentra prevista dentro del riesgo permitido” (CSJ; SP153-2017)
- d. **Actuación a riesgo propio de la víctima o competencia de la víctima:** Intervención de la víctima en el resultado, límites de la libertad de actuación. (Corte Suprema de Justicia, 2017)

En la normatividad vigente en Colombia se han tomado aportes de estos criterios y lineamientos a la hora de establecer agravantes o atenuantes en la imposición de una pena como

sanción al delito cometido; incluso han servido como fuente de consideración sobre los eximentes de responsabilidad penal o culpa exclusiva de la víctima.

Disminución del riesgo

Ambos autores manifiestan en sus teorías la posibilidad de aminorar el daño aun cuando es inminente, en aras de evitar un perjuicio mayor, Roxin lo establece como criterio. Sin embargo, Jakobs expone una claridad al respecto y es que la disminución del riesgo tendrá cabida siempre que se modifique el curso causal de la actividad cuando el peligro ya existe para la víctima.

La disminución del riesgo será relevante con el fin de determinar los elementos subjetivos que rodean la acción del agente responsable.

Aplicación de los principios de seguridad y confianza sobre la materia en Colombia y otros países latinoamericanos.

Aplicación de los principios de seguridad y confianza en la normatividad colombiana

El Estado en aras de mantener un equilibrio entre la ejecución de una actividad peligrosa como lo es conducir y la seguridad de las demás personas como peatones u otros conductores, se ha impuesto la tarea de establecer principios que sirven de base para la determinación de la responsabilidad penal, pues cada situación es completamente diferente y se hace imposible determinar una lista taxativa de situaciones excepcionales.

En una sociedad que está actualmente organizada donde cada persona cumple un rol determinado y está sujeto al cumplimiento de parámetros comportamentales que son social, moral y jurídicamente impuestos, se tiene recíprocamente la obligación de actuar de acuerdo a lo que es

socialmente permitido y por eso se confía en que las personas que nos rodean van a actuar guiados por el deber ser o lo socialmente aceptable.

Al respecto indica la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal en la Sentencia 39023 de 2013 que:

Sobre el principio de confianza, esta Colegiatura ha precisado que tiene su origen en la dinámica y complejidad del mundo moderno, en el que se presenta un actuar conjunto que involucra diversos aportes especializados (división de trabajo) dirigidos a la consecución de un fin, sin que sea viable que una sola persona controle todo el proceso ni exigible que cada individuo revise el trabajo ajeno. Así, es claro que uno de los soportes de las actividades de equipo con especialización funcional es la confianza entre sus miembros, situación que se aplica a aquella actividad compleja por su especialización funcional que conocemos como tráfico rodado. (Corte Suprema de Justicia, 2013)

Este precedente comenzó a tener mucha atención para establecer el principio de confianza sobre aquellas actividades donde la acción está sujeta a la consecución de un fin común cuando se está bajo una división de labores, por ejemplo, cuando no hay aviso oportuno de parte de un empleado encargado de avizorar obstáculos en las vías férreas y como consecuencia se produce un accidente con consecuencias penales imputables.

Como se indicó anteriormente, el hecho de conducir un automotor a pesar de ser una actividad peligrosa es un riesgo permitido por el ordenamiento jurídico y por la sociedad en general, por lo cual este riesgo permitido tiene una estrecha relación con el principio de confianza, lo que significa que para que se presente una imputación penal no basta solo con la causalidad, sino que tiene que ejecutar la actividad riesgosa traspasando los límites que están permitidos y que

no son aprobados jurídicamente hablando porque incrementa significativamente la posibilidad de que dicho actuar tenga consecuencias lesivas para las demás personas o para sus bienes.

Esto acorde por lo manifestado por la Corte Suprema de Justicia al indicar que:

El principio de confianza guarda estrecha relación con el concepto de riesgo permitido. Se dice entonces, que la simple relación de causalidad material no es suficiente para concluir en la responsabilidad penal del procesado (...) y, por tanto, es preciso acreditar que la consecuencia lesiva es "obra suya", o sea, que depende de su comportamiento como ser humano; en últimas, que le es atribuible. (Corte Suprema de Justicia, 2013).

La atribución del comportamiento esperado se verá condicionada también a la capacidad de respuesta que se le puede atribuir a una persona cuyas deficiencias cognitivas, físicas o intelectuales no son visibles o fáciles de percibir a simple vista.

De la misma manera se ha pronunciado la CSJ en diversas ocasiones, como referente está el Proceso No 2294, cuyo Magistrado Ponente fue Álvaro Orlando Pérez Pinzón, la Sala de Casación Penal se refiere al principio de confianza como:

Tal principio de confianza opera en una comunidad determinada de interrelación, cuando quien realiza el riesgo tolerado conforme a las normas que disciplinan la actividad correspondiente puede esperar que quienes intervienen en el tráfico jurídico también observen a su vez las reglas pertinentes, de modo que no se le puede imputar un resultado antijurídico en desarrollo de la actividad riesgosa permitida conforme al deber de atención, si en ésta interfiere un tercero que desatiende la norma de cuidado que le es exigible, o si a pesar de no atender la norma de cuidado esta desatención no fue determinante en tal

producto, sino la injerencia, dolosa o culposa, de ese tercero.(Corte Suprema de Justicia, 2006).

Entonces para poder hablar de responsabilidad penal en la consecución de accidentes de tránsito es fundamental que estén presentes los siguientes elementos: Que se esté en ejercicio de la actividad peligrosa, esto es, conduciendo un automotor, que se traspase los límites del riesgo permitido legalmente y finalmente que esto tenga un resultado lesivo o dañino para determinada persona, como por ejemplo lesiones personales considerables y homicidio, de lo contrario la imputación jurídica no se configuraría.

El principio de confianza no es absoluto y su aplicación puede tener excepciones, en contrapuesta a este principio está el principio de seguridad, que consiste en que si bien el sujeto en desarrollo de una actividad riesgosa puede confiar en que las personas con las que interactúa seguirán y cumplirán las reglas y parámetros impuestos para esta, también debe tener de presente que se pueden presentar circunstancias en las cuales deberá actuar de acuerdo al principio de defensa, es decir, estar atento a cualquier anomalía que se presente para que pueda reaccionar adecuadamente a la misma y se pueda evitar la ocurrencia de un daño antijurídico.

Al respecto menciona la Corte Suprema de Justicia que:

No todo principio es absoluto, se tiene que el de confianza se exceptúa por el también conocido como principio de seguridad. Este postulado significa que el hombre medio debe prever que si bien su comportamiento puede, en general, sujetarse al principio de confianza y así tener una cierta seguridad en cuanto a que aquel con quien interactúa también cumplirá su función, de todos modos existen circunstancias excepcionales en las que, con

el fin de evitar el riesgo y el consiguiente daño antijurídico, debe actuar conforme el principio de defensa y así adecuar su comportamiento a una excepcional situación en la que no tiene vigencia el principio de confianza. Si así no lo hiciera, el agente creará un riesgo no permitido y le será imputable el resultado dañoso que se produzca como consecuencia de no obrar conforme el principio de defensa. (Corte Suprema de Justicia, 2013)

Existen postulados donde se afirma que el principio de confianza es un criterio negativo de la imputación objetiva que, en últimas, es un elemento ideal para:

Explicar la relación que debe mediar entre la acción y el resultado, entre otros, en los delitos culposos reemplaza una relación de causalidad sobre bases exclusivamente naturales, introduciendo consideraciones jurídicas, siguiendo las pautas marcadas por la teoría de la relevancia. En este marco, la verificación de la causalidad natural será un límite mínimo, pero no suficiente, para la atribución del resultado. (Corte Suprema de Justicia, 2007)

Aun así, en aras de la mayor claridad conceptual posible, hemos ordenado los criterios de imputación objetiva construidos por la jurisprudencia colombiana así: (i) primer nivel de imputación: creación de un riesgo jurídicamente desaprobado y (ii) segundo nivel de imputación: realización del riesgo en el resultado. (Peláez, 2016, p. 19-37-15-35).

Resulta necesario analizar si la acción del autor creó o aumentó el grado de peligro jurídicamente determinado para la creación del resultado y si la consecuencia que se produjo por dicha acción es la ocurrencia del peligro - daño creado por ella.

Será entonces negativo el criterio desde la mirada objetiva cuando hay resultados que dependen de la intervención conductual de varias personas donde se espera que cada uno, bajo el principio de confianza ejecute cautelosamente y con cuidado la actividad que le corresponde, en este caso, conductor - peatón, entendiéndose que cada individuo es autor de su acto y no es obligación vigilar que el otro realice lo que es previsto y esperado.

Aplicación de los principios en otros países latinoamericanos.

El análisis que se ha realizado frente a los criterios de aplicación de dichos principios sobre situaciones como accidentes de tránsito en países de Latinoamérica como Chile, Ecuador y Perú, plantea una similitud de elementos que concurren en hechos con responsabilidad penal en accidentes de tránsito, denotando una comparación en Derecho cuyas variables no son bastas, claramente la normatividad y su estudio en cada región cambia por la cosmovisión general de los asociados, es decir, por como social y culturalmente son tomadas ciertas actividades, pero para el caso específico en materia de seguridad y responsabilidad vial no hay una distinción determinante a la hora de estudiar la práctica, utilidad y manejo de los principios de seguridad y confianza.

En Colombia , se indica que para la aplicación de estos dos principios se tendrá en cuenta la posición, intención y acción del agente actor con presunta responsabilidad penal en el asunto específico, en materia de accidente de tránsito en el resultado confluyen diversos criterios que son complementarios para establecer una imputación objetiva, dependerá siempre del hecho

particular, es decir, si dentro del escenario ya hay un riesgo latente o presente, jurídica y socialmente reprochable no hay cabida al principio de confianza por las condiciones del hecho, sin embargo, en ese punto recobra sentido el criterio o principio de seguridad cuando se tiene en cuenta al tomar acciones que reduzcan el daño potencial, caso especial en que se tiene presente este segundo criterio es cuando se está en una posición de garante y es deber del actor mantener el orden. Pasa igual en países como Ecuador donde en los delitos de resultado es menester tener en cuenta el comportamiento de la persona que lesiona un bien jurídico protegido, dado que éste debe optar por acoger medidas preventivas y de seguridad para mantener el riesgo controlado.

Una parte esencial para su configuración es que el actor haya tenido previa conciencia del peligro de su actuar y el resultado que se desencadenara del mismo (...) Con el principio de confianza se quiere establecer una división en torno a la realización de una actividad, y de esta manera también la división recaería en lo relativo al riesgo permitido, así se estaría estableciendo un límite al momento de realizar una imputación hacia una persona que obró en base al principio de confianza (Arteaga, Alejandra Estefanía, 2018, p. 76-77).

Así, se establece cuándo será relevante el principio de confianza sobre el principio de seguridad en países como Chile, pero siempre enmarcada en la teoría del riesgo permitido. En Colombia por su parte, la actividad bajo cualquiera de los principios siempre que se acompañe del análisis completo de los elementos de imputación penal al momento del fallar podrá ser excluyente de la tipificación con pena más alta.

En Ecuador, este principio si bien es autónomo, también tiene un alcance condicionado al deber objetivo de cuidado y las exigencias válidas a quien comete una infracción ocasionando

daños a terceros; por su parte el análisis del principio de seguridad no se hace de manera independiente, dado que guarda estrecha relación con los elementos que componen la seguridad vial en este país.

En Chile, el concepto de riesgo permitido tiene una importancia mayor cuando se observa la aplicación de los principios en cuestión y se diferencia con el examen de los deberes de cuidado, siendo riesgo permitido aquellos riesgos residuales que se generen aún actuando bajo el deber objetivo de cuidado, como ejemplo, la actividad de conducir cumpliendo todo lo exigible como conductor, pero de manera intempestiva aparece un obstáculo en la carretera, si se ocasiona un daño lesivo no procede la imputación penal dado que el conductor no infringió su deber de cuidado.

Es sustancialmente diferente el análisis en este país, partiendo siempre de los riesgos permitidos en Derecho, allí relacionan la libertad de actuación en el sentido de que no debe ser limitada por los actos que se esperarían sean realizados cuando suceden hechos como el ejemplo anterior y desde la doctrina establecida en el país, así es que la idealización obligatoria de estos actos tendientes a evitar un perjuicio sin dolo, afectarían la utilidad social que reporta la conducción de vehículos y la práctica de cirugías. Por lo tanto, la conducta del automovilista que no tiene en consideración la posible infracción de otra persona de la señal Pare, (...) serán tenidas como riesgos permitidos. (Sandoval, 2019, p. 27)

En este sentido mientras se cumpla con las exigencias normativas no hay cabida a la creación del riesgo jurídico, sin embargo, sí hay coincidencias frente a los límites de este principio y la fijación del deber objetivo de cuidado, como se da cuando el riesgo es inminente y hay oportunidad de evitar la ocurrencia del hecho jurídicamente desaprobado, por ejemplo cuando el

conductor de un vehículo alcanza a ver con distancia prudente la presencia de obstáculos en la vía, bien sea un menor de edad o un animal y no reduce la velocidad. La determinación del resultado antijurídico y lesivo dependerá en el ordenamiento chileno de los criterios que la teoría de la imputación objetiva ha desarrollado en materia de realización del riesgo en el resultado.

En Perú por su parte, la doctrina no se aleja de las concepciones básicas de ambos principios en el asunto, se concibe el principio de confianza según Efraín Changa en su monografía, como

LA GARANTÍA de los participantes en la circulación inspirada en la mutua confianza de un comportamiento establecido. De tal modo, que, ante la situación presentada, no pueda respetarse del otro usuario más que una conducta normal, igual a la que uno tendría en condiciones y circunstancias análogas y el principio de seguridad como el llamado de manejo a la Defensiva o Duda de Seguridad para con los demás. (Changa, 2028, p. 15-16)

En Perú se enfatiza la necesidad de la existencia del principio de confianza dado que sin este la circulación en vías sería caótica, así pues, tal y como en Colombia, ambos principios se eximan en conjunto a la hora de imputación objetiva sobre el delito de homicidio culposo por accidente de tránsito.

Capítulo II

Excepciones, reglas y casos sobre la aplicación de los principios de seguridad y confianza en homicidios culposos por accidentes de tránsito

Excepciones y reglas de aplicación en los principios de seguridad y confianza.

Si bien es cierto que el principio de confianza no es absoluto y se puede exceptuar su aplicación en determinados casos como cuando es un menor de edad quien está ejecutando dicha actividad, más allá no hay una lista donde estén definidas taxativamente las situaciones específicas en las cuales se aplica o en cuáles no; la aplicación como tal de dicho principio dependerá del análisis detallado y el razonamiento que realice el juez aplicando también las reglas de la experiencia y aplicación del principio de defensa, que resume la conducción preventiva.

Frente al principio de seguridad se deberá examinar su relevancia ante el principio de confianza siempre que se considere en conjunto los elementos de la responsabilidad objetiva y la reacción basada en un criterio de defensa y proporcional al deber objetivo de cuidado.

Una vez se comprenda el análisis de la responsabilidad objetiva bajo la aplicación de estos principios en cuestión, se podrán estudiar los eventos en los que el principio de confianza no tendrá validez o se excepciona salvaguardando la premisa de que el actor del hecho es el garante a la hora de impedir la ocurrencia de un daño o realizar acciones dirigidas a reducir los resultados de este.

José María Peláez Mejía expone en su artículo *‘Configuración del “principio de confianza” como criterio negativo de tipicidad objetiva’*, expone: “La honorable Corte Suprema de Justicia nos explica que, de acuerdo con este principio, no se imputan objetivamente los resultados producidos por quien ha obrado confiando en que otros

permanecen dentro de los límites del peligro permitido”. (Mejía, 2016, p.15-36). Esta conceptualización se mantiene casi invariable a lo largo de los años de producción jurisprudencial sobre el tema. Resulta obligado decir que su estructura adolece de una clara sistematización, ya que la alta corporación toma el principio de confianza a veces como una circunstancia de exclusión aislada (Corte Suprema de Justicia, 2003). A veces como criterio limitante o correctivo de la teoría de la imputación objetiva (Corte Suprema de Justicia, 2008). En una tesis muy similar a la de Roxin— y otras tantas como criterio normativo de esta (Corte Suprema de Justicia, 2009).

Allí mismo se expone otra situación en la que no se hace necesario el riesgo no permitido y es cuando el accionar depende de la contribución o participación de varios sujetos, el actor responsable actúa bajo los preceptos esperados y bajo el deber ser, pero es otro individuo el que no cumple las normas social y legalmente establecidas según lo que le era exigible, tal y como se examina en el caso de la responsabilidad médica.

Es así como el principio de confianza es un criterio que permite el indulto de la imputación objetiva cuando la actividad peligrosa se logra disolver o desaparece el riesgo permitido, correspondiendo a que cada persona espera que el otro/a desarrolle sus acciones bajo el régimen legal que debe tener presente en todo caso, es decir, principio de seguridad.

Todo lo anterior comienza a denotar la importancia de la voluntad y la aplicación de principios que cobran valor en los fallos judiciales al momento de determinar la responsabilidad penal o en el mejor de los casos la responsabilidad contravencional del actor; el principio de confianza no exonera la obligación de realizar actividades socialmente peligrosas con diligencia y cuidado en aras de no exponer a riesgos a personas, bienes materiales o a la integridad personal

del agente y en ese punto es donde la autoridad competente deberá estudiar la concurrencia y ponderación de ciertas acciones sobre otras, como por ejemplo, cuando el hecho era inevitable y de no ser como fue, habría ocurrido un hecho más catastrófico con resultados peores.

Hay varias circunstancias en las que los principios no tienen lugar a eximir de la responsabilidad, una de ellas se da cuando la persona por su rol, debe prestar atención con detenimiento y mantener un estricto control, pues el resultado dependerá únicamente de su acción y no depende de las acciones de otros individuos y como regla específica, manifiesta Peláez, J. M. en la Configuración del “principio de confianza” como criterio negativo de tipicidad objetiva.

El principio de confianza aplica para toda la gama de delitos del Código Penal, por cuanto además de las situaciones de tráfico rodado y circulación este rige sobre todo en aquellas actividades compartidas o de colaboración, en donde opera una división del trabajo o de las labores encomendadas (Corte Suprema de Justicia, 2009),

Es importante aclarar que la delegación de actividades compartidas se debe dar con igual detenimiento y experticia, de otro modo si se faculta a personas no idóneas no habrá cómo reprochar un comportamiento que no le era posible tener. Finalmente, no es adecuada la observación de este principio en los casos en los que el actor está obligado a salvaguardar, pero ignora el cumplimiento del deber ser.

Estas son algunas excepciones más renombradas a la aplicación de dicho principio que tiene conexión con el principio de seguridad, sin embargo, la Sala de casación penal y demás autoridades han fallado con resueltas que expresan posturas diferentes a las antes

mencionadas, por ejemplo, cuando considera que todavía cuando el actor descuida el cumplimiento de sus deberes, podrá invocar el principio de confianza porque, aunque obre sin la atención necesaria tiene el derecho de esperar a que los demás asuman acciones ajustadas al reglamento que él no.

La doctrina mayoritaria considera que el principio de confianza delimita el deber de cuidado que le corresponde observar a cada uno de los intervinientes en una actividad realizada en equipo, puesto que cuando dos o más personas realizan una misma actividad todas ellas deben estar atentas a lo que hacen los demás, por lo que el principio de confianza fija un límite y establece hasta dónde tiene que llegar la atención y el cuidado de cada uno de los integrantes del equipo. (Vallejo Jiménez, 2014, p. 57 y ss.)

Es claro que, dependiendo de la posición del sujeto frente a la garantía de actuar bajo los preceptos debidos, se tomará como eximente o como fijador de sentencia con responsabilidad penal clara, lo anterior no quiere decir que, si los sujetos de los cuales también se esperan comportamientos tendientes a solventar los daños, prevenirlos o limitarlos no los ejecutan, no habrá reproche de este criterio, pues aunque tenga conexión con las responsabilidades de todos los sujetos que confluyen en el evento en materia de tránsito, si era previsible y realizable un comportamiento esperado, por ejemplo, por un conductor de un vehículo, se tendrá visible el criterio de seguridad sobre el criterio de confianza, dado que la omisión de un acción que coadyuve a la disminución de perjuicios puede detonar incluso en la comisión de otra conducta tipificada en el Código Penal Colombiano.

Casos sobre los cuales se ha tenido sujeción de los principios de seguridad y confianza en homicidios culposos por accidentes de tránsito.

Con el fin de visibilizar como se ha basado el tribunal y la Sala Penal de la Corte Suprema de Justicia para falla en casos donde se debate entre el principio de confianza y el principio de seguridad, se tuvieron en cuenta algunas sentencias que daban cuenta en qué aspectos se basaban para decidir entre la una o la otra en donde se tuvo que aplicar esa llamada *“apreciación racional de las pautas que la experiencia brinda o de las concretas condiciones en que se desenvuelve una actividad u organización determinada”* (CSJ, 2013) para decidir si excepcionalmente podía prevalecer el principio de seguridad sobre el de confianza ya que por regla general prevalece el segundo.

Dentro de esas sentencias encontramos las siguientes:

En el año 2013, la sala de Casación Penal de la Corte Suprema de Justicia en la Sentencia número 39.023, conoció de un caso en el que un vehículo tipo volqueta colisionó con un automóvil que circulaba en sentido contrario. El choque se produjo en medio de condiciones climáticas y de luminosidad adversas y un semáforo en mal funcionamiento. La colisión ocurrió en una intersección en la cual el conductor de la volqueta tenía luz verde para cruzar, pero la vía en la que transitaba el vehículo tipo automóvil tenía el semáforo sin funcionamiento y la colisión produjo lesiones a este último.

La sentencia en primera instancia absolvió al conductor de la volqueta, pero el ad quem lo condenó basado en el principio de seguridad sobre el de confianza y su vez la Corte le dio la razón aduciendo en sus consideraciones que:

De regreso al caso presente, se tiene que el juzgador, al fijar los hechos relevantes, admitió que la volqueta tenía el semáforo en verde, pero que la situación que reinaba en el cruce donde ocurrió el choque revestía tales características de anormalidad y peligrosidad que el conductor de dicho vehículo, en aras de extremar la prudencia como le era exigible, debía hacer caso omiso de la luz del semáforo y, por tanto, suspender la marcha, con el fin de vigilar y atender el paso de los demás vehículos que transitaban por la vía que tenía el semáforo dañado. El fallador apreció que, por no hacerlo así, siéndole exigible, Zabala Ortiz desencadenó el siniestro, al tiempo que el automóvil Mazda que conducía la víctima, como así lo demostró la prueba, observó las precauciones que le imponía la especial situación y, aun así, no pudo prever que la volqueta no actuaría de igual manera. (Corte Suprema de Justicia, 2013)

Adicionalmente, la sala insistió en que:

El camión tenía la luz verde, pero de allí no dedujo que por esa sola circunstancia necesariamente tuviera la prelación vial, pues se presentaban situaciones anormales que le imponían detener su marcha. Ante tal panorama fáctico es evidente que en esa situación no operaba el principio de confianza sino el de defensa, lo que hacía inaplicable el citado artículo 66, inciso 1º, del Código Nacional de Tránsito y el conductor del automóvil Mazda actuó acertadamente al proceder como si no hubiera semáforo, pues el estar averiado es tanto como si no existiera, razón por la cual Zabala Ortiz ha debido atenerse a las reglas que operan para los cruces sin semaforización, esto es, permitiendo el paso de quien se encuentra a su derecha, en este caso, el carro conducido por Velásquez García. (Corte Suprema de Justicia, 2013).

Así, se determina la aplicación de límites a la aplicación del principio de seguridad en Colombia, en este caso, por factores externos que engloban el contexto de la situación y que ameritan que el conductor obre en sentido contrario, realizando maniobras tendientes a disminuir la gravedad del hecho inminente.

Otro caso donde se analizan aspectos que abarcan los dos principios de presente, es la sentencia SP 10232-2014(40752) con el MP. GUSTAVO ENRIQUE MALO FERNÁNDEZ, caso en el cual, un vehículo tipo camión que llevaba una carga de cerdos colisiona contra un vehículo tipo buseta de transporte público ocasionando la muerte del conductor de este último. En este proceso, se condena al conductor del camión en primera y segunda instancia por el delito de homicidio culposo y si bien la sentencia no va dirigida a la discusión sobre estos hechos, sino que corresponde a fallar la responsabilidad civil compartida, sí se desglosan argumentos que evidencian la aplicación de ambos o alguno de los principios a colación, sobre todo, por el acontecimiento donde según las pruebas, habría concurrido la culpa de la víctima y su poder causal en la producción de su propia muerte al no cumplir con el deber de sujetar correctamente el cinturón de seguridad siendo expulsado tras el impacto y golpeado con su propio vehículo ocasionando su muerte tras el golpe; el demandante afirmó sin fundamentos, inferencia subjetiva en máximas de la experiencia, en principios científicos o en reglas de la lógica, que:

De estos elementos de juicio se desprende que, una vez producida la colisión entre los automotores, el señor Marín Ceballos quien se desplazaba como conductor de la buseta, salió expulsado de ésta y fue su impacto su propio vehículo en movimiento, lo que le causó

la muerte. De ello se deriva a la vez que el vehículo era conducido sin que el occiso usara cinturón de seguridad. (Corte Suprema de Justicia, 2014)

Plantea que el uso del cinturón habría sido el mecanismo de protección idóneo para evitar la expulsión del afectado de su vehículo y evitar así su muerte, resultado fatídico, conclusión que para la Corte Suprema de Justicia carece de razones para asegurar un nexo de causalidad con la aceptación científica entre la presunta conducta imprudente de la víctima y del resultado dañoso, pues en estos casos se precisa examinar las normas de conducta que ha dictado la experiencia, los juicios de probabilidad y la razonabilidad frente al hecho, concluyendo entonces que la causa de muerte del conductor del vehículo tipo buseta fue la conducta IMPRUDENTE de quien iba conduciendo el vehículo tipo camión, faltando al deber objetivo de cuidado al realizar una actividad socialmente peligrosa sin la debida precaución, violentando no sólo el principio de seguridad al incumplir la normatividad de tránsito y transporte sino también el principio de confianza cuando intentaba cruzar el semáforo intermitente en rojo sin esperar el debido cambio de color, al no prever la aparición del otro vehículo afectado que llevaba la vía. Las anteriores fueron circunstancias que eximen la valoración de estos dos principios pues su aplicación se ve truncada al cumplirse todos los presupuestos de la imputación objetiva.

Posteriormente, para el año 2017, el MP. Jairo Ernesto Escobar Sanz en la sentencia con No. de radicado 66001 60 00 035 2011 02181 01 del Tribunal superior del Distrito judicial de Pereira en sala de Decisión penal decide proferir sentencia condenatoria en segunda instancia, contra un taxista que iba a una velocidad considerablemente mayor y arrolló con su vehículo a una persona de tercera edad que bajaba del andén para cruzar la vía por el lugar correspondiente, es

decir, por la señal de tránsito conocida como cebra, causando de esta manera su muerte. En primera instancia, el Ad quo consideró que:

pese a que se advertía la existencia de un comportamiento anti normativo por parte del acusado, al conducir su vehículo a una velocidad excesiva para el sitio por donde transitaba, lo que resultó determinante para la causación de la muerte del señor Londoño, el resultado fue provocado por el acto imprevisto y temerario del peatón, por lo cual, cualquiera que hubiera sido el comportamiento del conductor del taxi, no habría podido evitar el accidente, de acuerdo a los testimonios presentados por la FGN y la defensa, las fotografías y los planos levantados, que demostraban que el señor Londoño atravesó la calle sin tomar ninguna precaución lo que resultó determinante para la causación del accidente. (Corte Suprema de Justicia, 2017)

Absolviendo al conductor del taxi, decisión fundamentada bajo el deber ser del principio de confianza donde el conductor cumpliendo la normatividad, conduce por su carril con la idea de que un tercero aparecerá en la vía intempestivamente. De esta manera, se pronuncia en segunda instancia el presente tribunal al haber sido interpuesto recurso de apelación tras el primer fallo, y evalúa las condiciones que tuvieron lugar al momento de presentarse el accidente, acreditando la edad de la víctima (80 años) y el exceso de velocidad permitida para el conductor, así mismo, las acciones que realizó como, advertir con la bocina su paso, lo que demostraría que la víctima pudo ser avistada con distancia prudente y de haber ido el vehículo a menor velocidad, pudo haberse evitado el accidente mortal u ocasionar un accidente menos grave. El tribunal manifiesta:

El asunto no se puede resolver en favor del inculpatado, acudiendo al principio de confianza, pues lo que se desprende es que en este caso el señor Fajardo tenía el deber de asumir el principio de seguridad, conforme a lo decidido en CSJ SP del 16 de octubre de 2013, radicado 39023, donde se examinó lo concerniente a la aplicación de los citados principios así: ‘Le es imputable al agente un determinado resultado (imputación jurídica u objetiva) si con su comportamiento despliega una actividad riesgosa, es decir, va más allá del riesgo jurídicamente permitido o aprobado. Si así actúa, entra al terreno de lo jurídicamente desaprobado porque crea un riesgo no permitido, y el resultado dañoso le será atribuible si, además del ejercicio de la actividad riesgosa y la superación de un riesgo permitido, el resultado antijurídico tiene vínculo con dichos antecedentes. Dicho de otra forma, a la asunción de la actividad peligrosa debe seguir la superación del riesgo legalmente admitido y a éste, en perfecta ilación, el suceso fatal. (Corte Suprema de Justicia, 2013)

Como bien se explicó en el capítulo anterior, un límite a la imputación jurídica u objetiva es el principio de confianza, la misma corte suprema de justicia ha referido sobre este principio, lo siguiente:

Sobre las situaciones específicas en las que se exceptúa el principio de confianza, especialmente en el tráfico vehicular se ha citado, entre otras, el comportamiento de individuos, quienes por sus especiales características o por la alteración de sus facultades mentales superiores (v. gr. menores de edad, ancianos, personas en estado de embriaguez)

no se espera de ellas razonablemente que ajusten su actuar como lo haría una persona en condiciones normales. (Corte Suprema de Justicia, 2013)

En esta sentencia se ha integrado pronunciamientos de la CSJ donde se señalan pautas que sirven de orientación para establecer los deberes cuidados, así:

1. El autor debe realizar la conducta como lo haría una persona razonable y prudente puesta en el lugar del agente, de manera que si no obra con arreglo a esas exigencias infringirá el deber objetivo de cuidado. Elemento con el que se aspira a que con la observancia de las exigencias de cuidado disminuya al máximo los riesgos para los bienes jurídicos con el ejercicio de las actividades peligrosas, que es conocido como el riesgo permitido.
2. Las normas de orden legal o reglamentaria atinentes al tráfico terrestre, marítimo, aéreo y fluvial, y a los reglamentos del trabajo, dirigidas a disciplinar la buena marcha de las fuentes de riesgos.
3. El principio de confianza, que surge como consecuencia de la anterior normatividad, y consiste en que quien se comporta en el tráfico de acuerdo con las normas puede y debe confiar en que todos los participantes en el mismo tráfico también lo hagan, a no ser que de manera fundada se pueda suponer lo contrario. Apotegma que se extiende a los ámbitos del trabajo en donde opera la división de funciones, y a las esferas de la vida cotidiana, en las que el actuar de los sujetos depende del comportamiento asumido por los demás.
4. El criterio del hombre medio, en razón del cual el funcionario judicial puede valorar la conducta comparándola con la que hubiese observado un hombre prudente y diligente situado en la posición del autor. Si el proceder del sujeto agente permanece dentro de esos parámetros no habrá violación al deber de cuidado, pero si los rebasa procederá la imprudencia siempre que converjan los demás presupuestos típicos. (Corte Suprema de Justicia, 2015).

Estas pautas serán base esencial a la hora de accionar el principio de confianza confiando en la realización a cabalidad de los deberes objetivos de cuidado, sin embargo, corre el riesgo de ser desvirtuado en la observación profunda de las condiciones sine qua non. Una vez analizados los argumentos antes mencionados y demás precedentes ya existentes, en este caso, se tiene presente la capacidad física reducida de la víctima y bajo el artículo 25 de código penal, el taxista debía obrar bajo el deber objetivo de cuidado por el ejercicio de una actividad peligrosa al servicio público y su actuar imprudente fue la causa que produjo el accidente donde pierde la vida el peatón de tercera edad, resumiendo para el asunto en cuestión la necesidad latente de preceder el principio de seguridad sobre el principio de confianza.

Por su parte, la sentencia con radicado 2016-57630 del 11 de septiembre de 2020, conoció de un homicidio culposo en el que un vehículo tipo bus atropelló a un peatón que se movilizaba por la vía y en el mismo sentido en una silla de ruedas mientras realizaba una maniobra de adelantamiento. Según el relato de los hechos, la víctima, en este caso el peatón en silla de ruedas, tomó la vía vehicular porque los carros estaban detenidos por un semáforo en rojo. (Corte Suprema de Justicia, 2020)

Sobre este hecho, el ad quo:

concluyó que, si bien ambos actores viales infringieron el deber objetivo de cuidado, en el sub judice debe prevalecer el principio de seguridad sobre el de confianza, por lo tanto, la maniobra de adelantamiento que el procesado realizó, respecto del peatón en silla de ruedas, fue la causa eficiente del accidente y por tanto del deceso de la víctima. (Corte Suprema de Justicia, 2020)

En este caso, sostuvo el defensor del procesado en la apelación que la víctima fue quien realizó la infracción de tránsito correspondiente a las prohibiciones de los peatones al invadir la zona destinada al tráfico de vehículos aun cuando la vía contaba con acera peatonal y quien además fue quien quiso adelantar al bus.

La corte a su vez confirma dicha decisión y afirmó que “el responsable incrementó el riesgo tolerado al realizar una maniobra peligrosa poniendo en peligro al sujeto evidente a simple vista”.

En principio pudiera pensarse, como insiste el recurrente, que el procesado pudo confiar en que el peatón no usara la vía; empero, es una hipótesis que se derruye en presencia de su obligación legal de tomar las precauciones necesarias para no poner en peligro todos los otros actores viales y el principio de seguridad que es antagónico al de confianza. Fíjese que la legislación, aunque de entrada prevé como peligrosa la conducción de automotores, no escatima esfuerzos en imponer un mayor cuidado –doble o exagerado si se quiere- en ciertas situaciones concretas de dicha actividad, como lo es precisamente la maniobra que emprendió el procesado, en que se prevé un alto riesgo de siniestralidad. (Corte Suprema de Justicia, 2020)

Lo que se puede extraer de esta sentencia, es que si bien la víctima en esta caso infringió una norma de tránsito e invadió el carril vehicular, el conductor del vehículo tipo bus contó con tiempo y visibilidad para poder observar esta persona en la vía y acudir a su sentido común para poder esquivar a esta persona con la debida diligencia y cuidado y evitar el hecho fatal, es decir,

que fue éste quien sobrepasó el riesgo permitido así haya cumplido con la normatividad vehicular a diferencia de la víctima.

Inclusive, la aplicación de estos principios se ha visto en algunas sentencias que han escalado a la Corte Suprema de Justicia en Sala de Casación Civil, como es el caso de sentencia del 19 de diciembre de 2011 con el MP. Pedro Octavio Munar Cadena, donde se pretende resolver el recurso de casación por la sentencia por el juzgador a-quo donde se condena a un tercero civilmente responsable al pago de los daños y perjuicios causados por la conducta punible del actor, quien presuntamente tenía un vínculo laboral con el tercero llamado a responder en proceso civil; este caso surge cuando un vehículo tipo bus colisiona contra dos volquetas provocando la muerte de tres personas en el accidente. Si bien a lo largo de este fallo se pretende determinar la responsabilidad solidaria de una persona jurídica sobre el pago de daños y perjuicios resultado del accidente de tránsito mencionado, se dejan claras determinaciones que suponen el principio de seguridad, este accidente se produjo por el “regateo” de las Volquetas, el exceso de velocidad del vehículo tipo bus y la imprudencia del conductor del bus al tratar de esquivar una tractomula

que venía por su carril en sentido contrario, aquí ambos principios son determinantes, sin embargo, el principio de seguridad toma mayor relevancia a la hora de fallar en materia penal; en materia civil, esta sentencia expone:

En esa dirección, arguyó, a la víctima le bastaba, entonces, con acreditar que el daño había derivado de una actividad catalogada como peligrosa, para, ante dicha circunstancia, trasladar al demandado la carga probatoria de demostrar, si pretendía relevarse del reclamo efectuado, que el hecho dañino había tenido ocurrencia por una fuerza mayor, caso fortuito o la intervención de un elemento extraño como el hecho de un tercero o culpa exclusiva de

la víctima. Agregó que el causante, compañero y padre de los actores, era pasajero y, por ello mismo, no podía aludirse a una eventual concurrencia de actividades peligrosas. Corte Suprema de Justicia, 2011)

Capítulo III

Propuesta de excepciones y eventos de aplicación a los principios de confianza y de seguridad en el estudio de la responsabilidad penal en el homicidio culposo en accidentes de tránsito para Colombia basados en la experiencia internacional

Límites al principio de confianza en países como Chile y Perú

Desde la teoría del Riesgo permitido/generado en países como Chile se han estudiado y planteado límites a la aplicación del principio de confianza, y basado en la definición general de este principio, si los presupuestos preexistentes al daño le permitían al agente confiar y su acción igualmente genera un resultado lesivo, estaría excluido el injusto al no prosperar la imputación objetiva al tipo. Así se ha mencionado por Ítalo Reyes, investigador, Magíster en derecho penal de la Universidad de Chile quien manifiesta y define que el principio de confianza operaría siempre y cuando el autor no tenga deberes especiales de supervisión sobre la conducta de otros. (Reyes Romero, 2015)

En este caso, la actividad consiste en compensar y prevenir los fallos de otros, de modo que no está autorizado a confiar simplemente en su no ocurrencia; asimismo, el jurista manifiesta otro límite al examen de este principio y es cuando no es dable confiar en el comportamiento de otro individuo si hay duda frente su capacidad cognitiva o en razón a las condiciones sociales que acontecen en el momento, que requieran precaución y mayor detenimiento del entorno; por último,

plantea un último límite y es cuando no se puede confiar en que un individuo que ya actuó contrario a lo esperado, realice una acción diferente pues ya hay indicios que permiten inferir que se debe actuar con atención; lo que se traduce en el estudio colombiano al accionar bajo la influencia del principio de seguridad sobre el principio de confianza.

En Perú, por su parte, se analiza la imputación objetiva desde dos principios fundamentales, principio de confianza y principio del riesgo permitido cuyos conceptos se rigen bajo los conceptos generales y doctrinarios ya existentes, pero con la diferencia de que la actividad peligrosa creada no es cubierta bajo los presupuestos del riesgo permitido; en Perú se diferencia igual que en Chile, el estudio de imputación objetiva sobre la conducta y el resultado, atendiendo a criterios específicos:

Para la imputación objetiva de la conducta se han estipulado las siguientes estructuras normativas o reglas:

- *La regla del riesgo permitido.*
- *La regla de la disminución del riesgo.*
- *La regla del riesgo insignificante*
- *El principio de confianza.*
- *La regla de la prohibición de regreso.*
- *La regla del ámbito de responsabilidad de la víctima.*

En cuanto a la imputación objetiva de resultado se han estipulado las siguientes estructuras normativas o reglas:

- *La regla de la relación de riesgo.*
- *La regla de los nexos causales desviados.*

- *La regla de la interrupción del nexo causal.*

- *Las reglas propias para los resultados producidos a largo responsabilidad por el producto. (Huaranga, 2015, p.33)*

Según lo expuesto y casos estudiados por Alcocer Huarangua, se infiere que en Perú el principio de confianza desvirtúa la imputación objetiva del resultado quedando la imputación sólo al estudio objetivo del resultado.

En Colombia, el estudio no es muy distante a la doctrina seguida en estos países latinoamericanos, incluso según los límites planteados en este capítulo se puede inferir que en Colombia también se han aplicado límites similares, sin embargo, la jurisprudencia es determinante y se evidencia una fuerte inclinación frente al desarrollo del principio de seguridad gracias a controversias surgidas al momento de sancionar la acción de una actividad peligrosa cuyo resultado ha traído como consecuencia una víctima mortal.

Propuestas para complementar la normatividad colombiana.

Teniendo en cuenta esa experiencia de Chile y Perú, a la aplicación e interpretación que ha realizado la Sala Penal de la Corte Suprema de Justicia con respecto a la aplicación del principio de confianza y seguridad, y atendiendo a que la normatividad aún se queda corta al presentarle al Juez herramientas con las cuáles reforzar el argumento sobre su decisión, se planteó desde los objetivos sintetizar esa experiencia internacional en una serie de propuestas que se podrían tener en cuenta para un eventual cambio que se proponga desde el Congreso o desde la Corte Suprema de Justicia para comenzar a interpretar el asunto desde otra perspectiva, y abordar el estudio de la responsabilidad penal teniendo en cuenta otros aspectos clave.

La primera de ellas, es que al momento de la conducción es necesario tener en cuenta las condiciones ambientales del lugar de los hechos, pues por ejemplo el clima o la iluminación natural u artificial pueden llegar a ser un factor fundamental para el análisis de la responsabilidad frente a

ese principio de seguridad que obliga al conductor que crea el riesgo permitido a estar siempre alerta frente a cualquier situación, como por ejemplo en vías oscuras igual continuar alerta ante cualquier peatón que se pueda cruzar en la misma, aún a pesar de que para el peatón está prohibido, y aun cuando el mismo peatón también corrió el riesgo de cruzar por una vía en condiciones en las que el riesgo es mayor.

Por otro lado, unas de las pautas para identificar cuando opera automáticamente el principio de seguridad serían por ejemplo que el conductor de un vehículo tenga mayor precaución cuando en la vía observa a adultos mayores o niños, quienes tienen mayor probabilidad de interferir abruptamente en el tráfico vehicular.

También cuando el evento sucede con un vehículo de enseñanza, que están debidamente identificados, la vía se encuentra mal señalizada o semáforos en mal funcionamiento, el principio de seguridad cobra especial relevancia ya que el conductor debe extremar la precaución en estos lugares.

Por ejemplo en situaciones de alto flujo y congestión vehicular, el conductor no sólo debe extremar las medidas con respecto a los peatones, sino también con respecto a los otros conductores que se encuentran en espacios reducidos y en esa situación específica en la que la ansiedad prima en la mente de todos los conductores, e incluso obstaculiza e interfiere en el normal desarrollo de los espacios para peatones.

Concretamente, los casos en los que el principio de seguridad puede prevalecer sobre el principio de confianza son los siguientes:

- Cuando las circunstancias normales varían, ejemplo de esto, un clima o iluminación que limiten la visibilidad de la vía, en este caso desaparecen las prelación viales y todos los actores deben activar la conducción defensiva y preventiva para no aumentar el riesgo.

- Cuando se puedan percibir obstáculos en la vía que ameriten una disminución de velocidad y una extremada precaución para continuar el recorrido, ya que se puede prever que no se tendrá total visibilidad de su recorrido.
- Cuando se observen personas mayores o niños en la vía o sus alrededores, personas que a simple vista no tienen la capacidad y el reflejo de actuar a plena conciencia y quienes pueden interferir abruptamente en el tráfico vehicular.
- Cuando se observen vehículos identificados como “vehículos de enseñanza”, se entiende que es conducido por alguien en proceso de aprendizaje y sobre el cual se deben extremar las medidas precaución o cuando se presenten circunstancias que lleven a presumir fundadamente, que un tercero podría infringir el deber de cuidado.
- Cuando se transita por lugares de reconocida inseguridad y generalmente las señales de cruce no son respetadas, sobre todo en horas de la noche o madrugada.
- Cuando se pueda observar que la vía se encuentra mal señalizada o cuando se observen semáforos en mal funcionamiento, se debe extremar la precaución a la hora de cruzar la intersección y actuar como si este no existiera.
- Siempre que se pueda observar a tiempo que algún actor vial intervino en el tráfico vehicular y que aun cuando es éste quien violó una norma o infringió el deber objetivo de cuidado, era evitable el resultado por haberse tenido el tiempo suficiente de impedir o disminuir el riesgo del resultado fatal.

Si bien las sentencias de la Corte Suprema de Justicia son fuente para la creación de nuevo derecho, es indispensable para el cambio de perspectiva sobre el análisis de los jueces que desde la misma Ley se indiquen estos eventos en los cuáles por las condiciones del ambiente por ejemplo

se deba tomar mayor precaución, no desde el punto de vista de la protección personal, sino también desde la protección de todos los usuarios de la vía, siempre y cuando para estos esté permitido su uso de la forma como lo están haciendo.

Es así como también se debería plantear una lista de situaciones en las que se debería privilegiar la aplicación del principio de confianza sobre el de seguridad, pues si bien según nuestra experiencia jurisprudencial el conductor debería casi en todas las situaciones conducir con precaución, lo primero que se debería analizar de la víctima es su rol con respecto a las condiciones espaciotemporales del lugar de los hechos, y desde allí determinar si éste estaba autorizado a actuar como lo estaba haciendo, y de allí pasar obligatoriamente al análisis del comportamiento del conductor actor del hecho, quien una vez establecido su rol frente al de la víctima, se puede identificar qué principio debe privilegiarse en cada caso concreto.

El objetivo de este breve análisis no es el hecho de legar a la sociedad una guía normativa, ni mucho menos crear jurisprudencia al respecto, sino establecer ciertas circunstancias y eventos que deberían estar descritos en la Ley para que el juez tenga una herramienta que sea siempre vinculante que sirva para agregar valor y sustentar su posición frente a cada caso específico, pues simplemente basado en las reglas de la experiencia y la sana lógica el operador jurídico se queda corto con respecto a qué principio privilegiar y qué circunstancias tener en cuenta, a pesar de que justamente por la complejidad y singularidad de cada caso es que se admita este tipo de análisis por parte de los jueces, para ciertos análisis de responsabilidad la Ley si debería tener un derrotero de condiciones generales de las cuáles se pueda partir para una interpretación ajustada, y no dejar tanta libertad al juez para la toma de decisiones.

Conclusiones

Como pudimos avizorar, el principio de confianza y el de seguridad son antagónicos, en el primero se actúa confiando en el actuar responsable de los demás intervinientes y en el segundo todo lo opuesto, se actúa en modo defensivo previniendo una acción o una situación excepcional que implique una reacción tendiente a evitar o disminuir el riesgo.

En Colombia, por regla general la actividad de la conducción se desarrolla bajo el principio de confianza, pues hay una normatividad de tránsito que se espera todos cumplan y una normatividad penal que nos obliga a actuar siempre bajo ese deber objetivo de cuidado que nos impida sobrepasar el riesgo permitido. Cuando se aplica este principio, no hay responsabilidad penal, pues el debido cuidado no impone que cada sujeto deba prever la imprudencia de un tercero, pues no es exigible que cada individuo revise el trabajo ajeno todo el tiempo.

Sin embargo, si bien la regla general es que el principio de confianza prevalece sobre el principio de seguridad, las excepciones en que, es el principio de seguridad el que finalmente determina la responsabilidad penal son relevantes sobre todo en el contexto en que el que se aplican. Por ejemplo, al estar el semáforo en verde en un cruce peatonal no nos detenemos en la intersección para verificar que no crucen otros vehículos o personas porque suponemos tenemos la prelación vial y que los demás actores viales van a cumplir el reglamento, sin embargo, hay unos factores que hacen que esa confianza bajo la que nos regimos y en la que no debería delegar una responsabilidad en caso de materializarse un riesgo, entiéndase este como un accidente de tránsito, sea superada por el principio de seguridad donde si podríamos ser responsables penalmente.

La confusión surge entonces cuando se indilga responsabilidad penal a alguien que sí se encontraba obrando bajo el cumplimiento de la normatividad y es otro actor vial quien realiza una

acción imprudente, sin embargo, el primero no realizó acciones tendientes a evitar el resultado y por consiguiente aumentó el riesgo permitido y es responsable penalmente. Lo anterior porque, piense usted que, en Colombia es popular esa frase coloquial que dice: “es que yo llevaba la vía”, y bajo ese pretexto no se obra con debida precaución, pues incluso en vías donde el peatón aunque no tenga derecho a cruzar lo hace, hay conductores que no disminuyen su velocidad solamente porque “llevan la vía”, pero si se ocasiona un accidente y la muerte de una persona solo por “llevar la vía”, evidentemente se estaría superando el riesgo permitido de un resultado que pudo ser evitable.

Una de las pautas para entender como opera el principio de defensa, es que el actor debe buscar en toda medida evitar la materialización del riesgo o la minimización del impacto en caso de presentarse una situación excepcional. En este sentido cobra relevancia no solo el principio de previsibilidad, donde se debe prever el resultado dañino, sino el principio de evitabilidad como es tratado en el país vecino Chile, pues para saber si el actor debió haber actuado de una manera diferente para no aumentar ese riesgo permitido, habría que pensar si de haberlo hecho, hubiera evitado o disminuido el daño o perjuicio, siempre y cuando esta acción sea ejecutada dentro de las posibilidades lógicas, ya que, si en definitiva, no había oportunidad de evitar el daño, no sería posible imputar el resultado y por ende determinar responsabilidad penal, ya que el resultado se hubiera producido igualmente aunque el autor hubiera actuado con la diligencia debida.

La normatividad Colombiana defiende además que hay casos en que debe aplicarse esta excepción y aunque inicialmente lo hace de manera muy general dejando cada caso concreto a la subjetividad del juez, es importante tener en cuenta que según las excepciones propuestas y el contexto Colombiano, prácticamente el principio de seguridad pasa a ser la regla general y el

principio de confianza la excepción, pues en el tránsito vehicular es común encontrarse más frecuentemente zonas residenciales, deportivas y escolares que vías de alta velocidad, altas temporadas de lluvias, semáforos en mal estado, obstáculos en la vía como vehículos estacionados en zonas prohibidas, vendedores ambulantes, invasión de la acera peatonal y espacio público y demás circunstancias que hacen extremar las medidas de cuidado.

Es de resaltar además, que la población no reconoce la peligrosidad de la actividad de la conducción y que están inmersos a incurrir en todo tipo de responsabilidad incluso si se ciñen a cumplir la norma al pie de la letra, pues hay situaciones que deben preverse y aun confiando en que los demás actores viales cumplirán también con la normatividad, existen ocasiones en las que se deberá activar este sentido común para no sobrepasar ese riesgo ya permitido.

Entonces para poder hablar de responsabilidad penal en la consecución de accidentes de tránsito, no basta con la relación causal material entre el hecho y el resultado para imputar el daño al sujeto agente, como tal, sino que, de acuerdo con la teoría de la tipicidad objetiva, es fundamental que estén presentes los siguientes elementos: Que se esté en ejercicio de la actividad peligrosa, en este caso conduciendo un automotor, que se traspasen los límites del riesgo legalmente permitido, creando o incrementando un peligro jurídicamente desaprobado y finalmente que esto tenga un resultado lesivo o dañino para determinada persona, como por ejemplo lesiones personales considerables u homicidio, de lo contrario la imputación jurídica no se configuraría.

De acuerdo con lo anterior, si bien es necesario que el juez aplique la apreciación racional de las pautas y las reglas que la experiencia brinda, teniendo en cuenta la experiencia internacional de aplicación y la interpretación que se ha dado por parte de la Sala Penal de la Corte

Suprema de Justicia en casos específicos, se ve como necesario el hecho de que, desde la misma jurisprudencia o doctrina, se propongan bases de interpretación que no dejen la decisión a la subjetividad del juez y las normas generales de las reglas de la experiencia y la sana lógica para dotar al operador jurídico de las herramientas suficientes, que vayan más allá de su razonamiento. Además, para que se dé seguridad a la población Colombiana, de en qué casos puede derivarse una responsabilidad penal cuando prevalece el principio de seguridad sobre el principio de confianza.

Referencias

Acosta Betancourt, Santiago. (2014) Responsabilidad objetiva: Una propuesta de modernización legislativa al régimen de responsabilidad civil por actividades peligrosas (Trabajo de grado). Universidad de los Andes, Bogotá, Colombia.

Alcocer Huaranga, Wilmer. (2015) TEORÍA DE LA IMPUTACIÓN OBJETIVA EN LA JURISPRUDENCIA PERUANA. DESARROLLO JURISPRUDENCIAL A PARTIR DEL AÑO 2011. Obtenido de: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5456411.pdf>

Arteaga, Alejandra Estefanía. (2018) El delito culposo en los delitos de tránsito desde el enfoque de la imputación objetiva; p. 76-77. Obtenido de: <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/15301>

Changa Echevarría Efraín. (2018) DELITOS DE LESIONES CULPOSAS COMO CONSECUENCIA DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL PERÚ; p. 15-16. (Trabajo de grado). Universidad San Pedro, Perú. Obtenido de: <http://repositorio.usanpedro.edu.pe/handle/USANPEDRO/10624>

Congreso de la República, Constitución política de Colombia, 1991, art. 22.

Congreso de la república de Colombia. (24 de julio de 2000). [ley 599 de 2000] DO: No. 44.097

Congreso de la república de Colombia. (06 de julio de 2002). [ley 769 de 2002] DO: No. 44.932

Constitución Política de Colombia [Const] (1991) Gaceta Constitucional No. 116

Corte Suprema de Justicia, sala de casación penal. (2006). Sentencia. Rad: 22.941 [MP. Álvaro Orlando Pérez Pinzón]

Corte Suprema de Justicia, sala de casación penal. (2007) Sentencia. Rad: 23157 [MP. Yesid Ramírez Bastidas]

Corte Constitucional. (2011) Sentencia C-468 del 2011. [MP. María Victoria Calle]

Corte Suprema de Justicia., sala de casación penal (2013) Sentencia 39023-2013. [MP. JOSÉ LUIS BARCELÓ CAMACHO]

Corte Suprema de Justicia. (2015) Sentencia SP rad. 45329.

Corte Suprema de Justicia, sala de casación penal. (2015) Sentencia SP 17436-2015. [EUGENIO FERNÁNDEZ CARLIER]

Corte Suprema de Justicia. (2017) Sentencia SP 153-2017. [MP. PATRICIA SALAZAR CUÉLLA]

Geovana Andrea Vallejo Jiménez. (2014), ALCANCES DEL PRINCIPIO DE CONFIANZA EN LA ACTIVIDAD MÉDICA, p. 57 y ss. Revista Ratio Juris Vol. 9 N° 19. Medellín, Colombia.

Giovanna F. Vélez. (S.f), LA IMPUTACIÓN OBJETIVA: FUNDAMENTO Y CONSECUENCIAS DOGMÁTICAS A PARTIR DE LAS CONCEPCIONES FUNCIONALISTAS DE ROXIN Y JAKOBS

Günther Jakobs. (1997) Derecho Penal, Parte General. Fundamentos y teoría de la imputación. Marcial Pons.

Pelaez Mejía, J. M. (2016). Configuración del “Principio de Confianza” Como criterio negativo de tipicidad objetiva. *Prolegómenos*, 19(37), 15-36. <https://doi.org/10.18359/prole.1677>

Reyes Romero, Italo (2015) Un concepto de riesgo permitido alejado de la imputación objetiva. Obtenido de: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-00122015000100005

Sandoval, Matias. (2019) PRINCIPIO DE CONFIANZA EN LA RESPONSABILIDAD PENAL DERIVADA DEL ACTUAR DEL EQUIPO MÉDICO; p. 27. (Trabajo de grado). Universidad de Chile. Chile. Obtenido de: <http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/173103>

Tribunal superior del Distrito judicial de Pereira, sala de Decisión penal. (2017) Sentencia No. Rad: 66001 60 00 035 2011 02181 01 [MP. Jairo Ernesto Escobar Sanz].

Maraver Gómez, M. (2007). El principio de confianza en derecho penal: Un estudio sobre la aplicación del principio de autorresponsabilidad en la teoría de la imputación objetiva.

Peláez Mejía, J. M. (2016). Configuración del " principio de confianza" como criterio negativo de tipicidad objetiva. *Prolegómenos*, 19(37), 15-35.

Cueva, D. F. (2008). Algunas observaciones al principio de confianza dentro de la teoría de imputación objetiva: Problema de autonomía y repercusiones normativas, Colombia .

Porras, J. M. (2020). El principio de confianza: un límite a la imputación objetiva. Colombia.

