



**UNIVERSIDAD
DEL AZUAY**

UNIVERSIDAD DEL AZUAY

DEPARTAMENTO DE POSGRADOS

MAESTRÍA DE DERECHO PENAL

CONCURRENCIA DE CULPAS EN EL DELITO IMPRUDENTE DE TRÁNSITO

AUTOR: LUIS ANDRÉS PEÑAFIEL CORDERO

DIRECTORA: DRA JULIA ELENA VÁZQUEZ

CUENCA, ECUADOR

2020

Tabla de contenido

1. Dedicatoria:	1
2. Agradecimientos:	1
3. RESUMEN:	2
4. Palabras Claves:	3
5. Introducción:	4
6. DESARROLLO.	4
7. PRINCIPIO DE CONFIANZA.	14
8. CONCLUSIÓN:	25
9. BIBLIOGRAFÍA:	26

1. Dedicatoria:

El presente artículo va dedicado a mi familia, a mis hijos Luis Alejandro y María Julieta, a mi esposa María Celeste por su apoyo y comprensión, a mi padre Luis Alfredo por inculcarme el amor al derecho y por ser mi soporte y apoyo en cada etapa de mi formación profesional y con su sabiduría y conocimientos siempre darme luces para ser un buen profesional, a mi madre Miriam, y mi hermana Gabriela, quienes con su ternura y amor me han apoyado y siempre han sido un pilar fundamental en mi vida y mi crecimiento, y a mi familia política; personas que han sido importantes para culminar este postgrado, quienes han estado alentándome y apoyándome siempre con amor y con paciencia.

2. Agradecimientos:

Agradezco a mi tribunal guía de este trabajo Dra. Julia Elena Vázquez, al Dr. Juan Carlos López por guiarme en la elaboración del presente artículo, por con su sabiduría apoyar y dirigir el presente, y al y Dr. Juan Carlos Salazar, quien a más de ser tribunal guía en el presente artículo, ha sido mi mentor y maestro en la rama del derecho que hoy me apasiona como es el derecho penal.

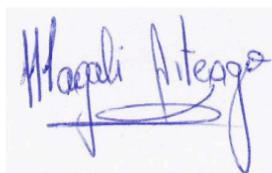
Agradezco también a la Universidad del Azuay, por ser mi casa tanto en pregrado como en mi formación de postgrado.

3. RESUMEN:

Con la entrada en vigencia del Código Orgánico Integral Penal, vemos como un sistema judicial unificando tanto al Derecho Penal así como los ilícitos y contravenciones de tránsito, y vemos que se engloban aquellos injustos de tránsito dentro de aquellos delitos y contravenciones culposas por no existir dolo al momento que se cometen, en esta virtud debemos analizar el deber objetivo de cuidado mínimo que debe cumplir una persona que conduce un vehículo y a su vez el principio de confianza que debe existir en la sociedad para poder realizar actividades comunes como la de movilizarse; sin embargo nos encontramos con un problema que carece de regulación normativa en nuestra legislación, que genera una pregunta que sería ¿Qué pasa cuando existe una concurrencia de culpas en un delito culposo de tránsito?. Aquella pregunta no ha sido resuelta por nuestra legislación normativa, más sin embargo se resuelve haciendo un análisis desde la óptica de la concurrencia de culpas, pero para llegar a una conclusión de este tipo se analizará desde la óptica de la imputación objetiva .

With the entry into force of the Criminal Code, the judicial system unifies criminal law and traffic offences. Traffic contraventions are included among crimes and culpable contraventions in which there is no malice at the time they are committed. The minimum care duty of a person driving a vehicle should be analyzed, as well as the trust that must exist in society in order to carry out common activities such as mobilization. However, the Ecuadorian legislation lacks normative regulation in this regard, so the following question arises: What happens when there is a contributory fault in an intentional crime of transit? This question has not been solved by our legislation. However, it can be solved through an analysis from the point of view of concurrent negligence. In order to reach such a conclusion, the perspective of objective imputation was analyzed.

Translated by

A handwritten signature in blue ink, appearing to read "Haqeli Aitego".A handwritten signature in black ink, appearing to read "Luis Andrés Peñafiel Cordero". Below the signature, the name "LUIS ANDRÉS PEÑAFIEL CORDERO" is printed in black capital letters.

4. Palabras Claves:

Culpa, concurrencia, imputación objetiva, Riesgo permitido, deber objetivo de cuidado, Confianza.

5. **Introducción:**

El presente artículo, tiene como fin analizar si la normativa existente puede encontrar respuesta a ilícitos de tránsito en los cuales la culpa sea compartida por los intervinientes en dicho accidente, y enfocarnos en la dogmática penal, que es lo que plantean los autores referente a este tema, teniendo en cuenta que para poder llegar a resoluciones en casos concretos, necesariamente debemos encasillarnos en analizar el caso en concreto desde una postura dogmática, a través del análisis de la imputación objetiva.

Debemos partir de que si bien existe normativa vigente respecto a los ilícitos de tránsito aquella normativa no encuentra solución en que sucede si dos conductores o dos personas violan el deber objetivo de cuidado, incrementan el riesgo permitido y de esta manera se genera un ilícito de tránsito; como habíamos mencionado, necesariamente tenemos que entrar en un análisis de la dogmática penal y a esa luz resolver los problemas específicos.

- **METODOLOGÍA.** *Tipo de investigación.*

Se realizará una investigación dogmática con un tipo de recolección documental y experimental, a través del método inductivo, que permita hacer un análisis adecuado de la regulación existente y de la necesidad de implementar nueva normativa respecto al tema.

6. **DESARROLLO.**

CONCURRENCIA DE CULPAS EN EL DELITO DE TRÁNSITO.

Luis Andrés Peñafiel Cordero.

Para empezar este artículo es importante partir de una interrogante, ¿la concurrencia de culpas en el delito de tránsito se puede resolver a la luz de aplicar norma jurídica o necesariamente a criterios dogmáticos?

Para resolver este particular; la precedente pregunta nace debido a que es común encontrarse con dos personas que han incrementado el riesgo permitido y han

infringido el deber objetivo de cuidado en un ilícito de tránsito, pero en ese caso ¿la ley ha previsto cómo resolver en su normativa, el cómo proceder en este caso?; el objetivo es analizar si el problema se puede resolver a la luz de la normativa vigente o necesariamente tenemos que analizarlo desde la dogmática penal.

Para poder establecer el tema de la concurrencia de culpas en un delito de tránsito debemos de analizar específicamente que es la culpa y que lo hace diferente del delito doloso, y analizar la imputación objetiva para ver de que manera algún injusto se puede atribuir o no a manera de culpa o no.

Muñoz Conde en su obra “Teoría General del Delito” nos define al delito culposo como *“delito imprudente; es decir para que pueda operar un delito que exista aquella culpa debe verificarse la imprudencia del agente que lo comete”*.

Y para poder verificar aquella situación de culpabilidad o de imprudencia es importante analizar la imputación objetiva; partiendo de que ésta es uno de los temas más álgidos en cuanto a la dogmática penal; existen varios autores que han escrito en relación a la imputación objetiva sin embargo hemos visto dos autores principales en cuanto a su análisis siendo dos escuelas las referentes respecto al tema, aquellas son las escuelas de Roxin y de Jakobs, quienes son los que más análisis han realizado respecto de aquel tema como lo veremos más adelante; sin embargo, partiendo de estos dos autores vemos que existen muchos más que han podido analizar este tema en concreto, a los que mencionaremos en las siguientes líneas.

Es necesario analizar desde el punto de vista de la escuela de Roxin y desde la escuela de Jakobs, que si bien es cierto son muy similares, las mismas defieren en ciertos puntos como por ejemplo Jakobs analiza más desde el punto de vista Normativista y Roxin desde el punto de vista Teleológico.

En primer término veamos cómo define Roxin a la imputación objetiva: *“Presupone la realización de un peligro, comprendido dentro del alcance del tipo penal, creado por el autor y no encubierto por el riesgo permitido”* definiendo de esta manera a la imputación objetiva como aquel principio de riesgo en el cual el agente debe exceder aquel riesgo y se pueda dar un resultado dañoso.

Es decir que lo que cause el resultado concreto depende si es un caso de mala fortuna y el resultado que se produce está fuera del control del autor, entonces esa acción evidentemente no está enfocada en causar un daño o un resultado lesivo.

Los criterios propuestos por Roxin para determinar el juicio de imputación objetiva del resultado son los siguientes:

*“a. La **“disminución del riesgo”**.- Roxin en este punto hace referencia a un criterio mediante el cual puede negarse la imputación objetiva, debido a que el agente desvió un resultado grave que como consecuencia tuvo un resultado 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 a una lesión al bien jurídico.*

*c. **Aumento del riesgo permitido**.- En estos casos 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, este 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.”*

Mientras tanto Jakobs en su escuela, sostiene algo que tiene similitud pero sin embargo emerge en otras apreciaciones y divide a la imputación objetiva en dos; que son: La clasificación del comportamiento como típico y en la constatación que hace referencia a que el resultado producido queda explicado precisamente en el comportamiento objetivamente imputable; es decir, una imputación objetiva por el resultado.

Cuando hace referencia a la imputación objetiva por el comportamiento plantea cuatro opciones con las cuales debe establecerse el juicio de tipicidad y son las siguientes:

*“ a) **El riesgo permitido**: Parte de una definición claramente normativa del riesgo, desligada de probabilidades estadísticas de lesión. El Riesgo permitido se define como el estado normal de interacción, es decir, como el vigente status quo de libertades de actuación, desvinculado de la ponderación de intereses que dio lugar a su establecimiento, hasta el punto parte de una definición claramente normativa del*

“riesgo”, desligada de probabilidades estadísticas de lesión; hasta el punto que en muchos casos se trata de un mecanismo de constitución de una determinada configuración social por aceptación histórica; dicho de otro modo, se refiere más a la identidad de la sociedad que a procesos expresos de ponderación.

b) Principio de confianza: *Determina cuando existe, con ocasión del desarrollo de una actividad generadora de un cierto riesgo (permitido), la obligación de tener en cuenta los fallos de otros sujetos que también interviene en dicha actividad (de modo que si no se procediera así, el riesgo dejaría de ser permitido), y cuándo se puede confiar lícitamente en la responsabilidad de esos otros sujetos.*

c) Prohibición de regreso: *Con ella pretende Jakobs enmarcar de forma sistemática la teoría de la participación dentro de la imputación objetiva. La prohibición de regreso satisface la necesidad de limitar el ámbito de la participación punible, tanto para comportamientos imprudentes como dolosos, con base a criterios objetivo-normativos. De ese modo, la prohibición de regreso se presenta en cierto modo como el reverso de la participación punible.*

d) Actuación a riesgo propio de la víctima o competencia de la víctima: *Mediante esta institución Jakobs propone tener en cuenta la intervención de la víctima en el suceso. En este punto, la teoría de la imputación objetiva implica la introducción de elementos valorativos que determinan cuáles son los límites de la libertad de actuación, implica, en este sentido, el establecimiento de esferas de responsabilidad.”*

Es decir en los dos puntos de vista analizados tanto por Jakobs como por Roxin hablamos claramente de que para que exista aquella imputación objetiva debe aquel riesgo permitido haberse excedido; es decir dentro de aquella libertad con la que vivimos todos los habitantes de un determinado lugar o una determinada nación existen indudablemente riesgos en todas y cada una de las acciones, pero aquellos riesgos con los cuales vivimos y nos enfrentamos día a día pueden ser evitados si es que no excedemos aquel riesgo y de hacerlo, si ese riesgo produce un resultado lesivo a un bien jurídico protegido debemos saber exactamente donde enmarcamos aquella conducta; es decir si aquella conducta únicamente incrementó un riesgo permitido, es decir una actuación que podría resultar habitual generó un resultado dañoso por una elevación de actuar sin una intención de resultado final dañoso nos encontramos ante una culpa definitivamente, emergiendo en una diferenciación clara

y total de la acción en aquellos actos dirigidos a una conducta final que de ser aquella conducta final ilegítima y a sabiendas se la comete definitivamente nos encontramos ya ante un actuar doloso que difiere de la culpa y de la imputación objetiva como tal.

Es por esto que es importante analizar si es que en las acciones de cotidianidad se produce un resultado lesivo a un bien jurídico protegido pero se han realizado las conductas de acuerdo al margen de lo permitido ese actuar no tiene una D de delito sino estamos frente a otra D que es la desgracia.

Es notable que aquellos delitos de tránsito son el ejemplo más claro y puro para entender la imputación objetiva y si nos encontramos o no frente a un delito o a una desgracia y me permito poner el siguiente ejemplo:

Un ciudadano tiene una cita el día de mañana en la ciudad de Guayaquil a las 11 de la mañana siendo este habitante de la ciudad de Cuenca, sabiendo que existe aproximadamente en un medio terrestre 3 horas de distancia; este ciudadano, decide salir de viaje a las 5 de la mañana, es decir con el tiempo adecuado (Medio adecuado) decide ir en su vehículo propio y para eso realiza todos los chequeos para que su vehículo este en óptimas condiciones (Medio adecuado), en el viaje respeta todas las señales de tránsito y respeta los límites de velocidad permitidos (Medio Adecuado), pero en ese viaje tiene un accidente de tránsito no podemos decir que aquella persona se encuentra frente a un delito sino frente a una Desgracia, por lo tanto el Derecho Penal con una suerte de castigador no puede emerger en aquel actuar porque evidentemente aquel nivel de riesgo que el utilizó es el permitido y aquel que es el correcto y normal en conductas que realizamos los seres humanos; pero veamos una conducta similar que si pueda tener el carácter punible y que evidentemente nos encontramos ante un delito imprudente: El mismo ciudadano tiene la cita en Guayaquil a las 11 de la mañana y sale a las 8 y 30 de la mañana (Medio inadecuado), sale en su vehículo que si lo revisó correctamente antes de salir de viaje (Medio adecuado), pero por haber escogido un medio inadecuado es decir salir sin el tiempo suficiente escoge otro medio inadecuado que es el exceso de velocidad y sobrepasa los límites establecidos en cada lugar y producto de aquel actuar se produce un accidente, evidentemente este si se constituye un delito imprudente y ya no en una desgracia debido a que no escogió todos los medios adecuados y de esa manera incrementó el riesgo; y aquel actuar no es el determinado

en cada conducta normal que realizamos los habitantes y que en base a las libertades que tenemos podemos hacerlos.

Debemos analizar también, la acción como tal para poder hacer una distinción entre el dolo y la culpa y de esta manera poder establecer si nos encontramos frente a un delito imprudente o a un delito doloso, y Welzel define al dolo de la siguiente manera: *“Dolo es saber y querer la realización del tipo; Dolo en el sentido técnico penal es solo la voluntad de acción orientada a la realización del tipo en un delito, de esto se desprende que también hay acciones no dolosas a saber, las acciones como las cuales la voluntad de acción no esta orientada a la realización del tipo de un delito como sucede en la mayoría de acciones cotidianas.”*

Aquí el autor claramente establece aquella diferenciación entre lo doloso y lo no doloso que en este caso sería la culpa hablando netamente sobre la acción, es decir para que alguna acción humana sea castigada a nivel de dolo, debe existir la acción con contenido final de voluntad pero que ese contenido final de voluntad sea dañino a un bien jurídico protegido es decir, quiero adueñarme de la computadora de Juan, dirijo mi acción a ese objetivo y robo la computadora de Juan, (Acción con contenido final de voluntad; adueñarme de la computadora de Juan).

Mientras que la culpa dentro del ámbito igual de la acción podemos decir que es la realización de un hecho sin contenido de voluntad final que pueda ser lesivo o dañino a un bien jurídico protegido, es decir mi finalidad es lícita pero podría transformarse en ilícita precisamente si me salgo de aquel ámbito de protección de la normal; o como menciona Hirtch la auto puesta en peligro; es decir abandono mi ámbito de protección de la norma, excedo el riesgo y finalmente el resultado es lesivo.

La normativa penal lo que busca es salvaguardar o proteger o cuidar bienes jurídicos, y qué son aquellos; Muñoz Conde define al bien jurídico protegido *“como las condiciones elementales mínimas para la convivencia de los individuos y que la norma busca proteger para que las personas se abstengan de dañar a esas condiciones elementales”*; es decir los bienes jurídicos protegidos son aquellos que la norma protege y que al verse dañado uno sea cual sea éste, la convivencia puede verse alterada y es precisamente el derecho penal lo que busca, mas que ser sancionador, es ser preventivo es decir que el derecho penal interviene antes de que el bien jurídico sea afectado para poner las reglas y que éstas no sean vulneradas y

que de ser aquel bien jurídico indistinto del que sea, sea vulnerado el derecho penal sancionará aquella conducta, sin embargo es importante destacar que los bienes jurídicos, son precisamente el corazón del derecho penal y que el derecho penal debe intervenir en su protección antes de que éstos puedan ser afectados o después de haberse visto afectados, pues que el derecho penal pueda reparar aquel daño producido, mediante una sanción y la reparación integral que plantea la Constitución de la República, con el afán de que si el individuo dañó o produjo una afectación a ese bien jurídico protegido el aparataje estatal a través del derecho penal pueda resarcir de alguna manera el daño causado a una víctima que cuando ha sido puesta en este papel, espera una respuesta del Estado para satisfacer su interés reparando el daño causado.

Evidentemente el bien jurídico protegido sea cual sea este puede verse afectado o dañado no necesariamente con aquella intención de dañarlos, sino pueden haber circunstancias en la convivencia diaria que puedan dañar aquel bien jurídico y evidentemente cuando no nos encontramos frente a aquella conducta o actuar con contenido de voluntad final, nos encontramos ante un delito culposos.

Ahora bien como ya habíamos analizado brevemente en un líneas anteriores sobre el delito imprudente de tránsito como aquel ejemplo mas claro de imputación objetiva, debemos ahora analizar si en aquellos delitos de tránsito, evidentemente culposos puede existir o no una sanción típica dentro de nuestro sistema judicial y evidentemente si, nuestro Código Orgánico Integral Penal le dedica un capítulo entero a los delitos imprudentes de tránsito, y es obvio que se lo haga pues, a nivel mundial un problema de preocupación es el tránsito; ya en un acto tan simple aparentemente como el de ser conductores, pasajeros, peatones o vernos vulnerables ante cualquier situación que tenga que ver con el tránsito algún bien jurídico puede verse dañado; y llegamos a los delitos de tránsito; y no hablando de aquellas contravenciones únicamente sino a aquellos ya considerados delitos, en los cuales generalmente se han visto afectados bienes jurídicos primordiales o de los cuales pueden derivarse los demás bienes jurídicos en una persona como por ejemplo es la vida.

Y encontramos en nuestro Código Orgánico Integral Penal las sanciones a aquellos conductores que han causado accidentes de tránsito que han tenido como

resultado la muerte, y los ubica con el nombre de delitos CULPOSOS de tránsito y lo encontramos definido en sus artículos 376 y 377 que rezan lo siguiente:

Artículo 376.- Muerte causada por conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan. La persona que conduzca un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan y ocasione un accidente de tránsito del que resulten muertas una o más personas, será sancionada con pena privativa de libertad de diez a doce años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos.

En el caso del transporte público, además de la sanción prevista en el inciso anterior, el propietario del vehículo y la operadora de transporte serán solidariamente responsables por los daños civiles, sin perjuicio de las acciones administrativas que sean ejecutadas por parte del organismo de transporte competente sobre la operadora.

Artículo 377.- Muerte culposa.- La persona que ocasione un accidente de tránsito del que resulte la muerte de una o más personas por infringir un deber objetivo de cuidado, será sancionada con pena privativa de libertad de uno a tres años, suspensión de la licencia de conducir por seis meses una vez cumplida la pena privativa de libertad.

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

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

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

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

Ahora bien podemos ver que nuestra legislación sanciona a aquellos conductores que evidentemente han violado aquel deber objetivo de cuidado y que han abandonado el ámbito de protección de la norma saliendo aquellos de aquel riesgo permitido, es decir acciones que han puesto en peligro un bien jurídico protegido; pero el problema principal que se ha dado y que no ha podido aún resolverse con solvencia o no se han encontrado criterios uniformes u homogéneos de que sucede en el caso en el que exista un delito imprudente de tránsito entre dos vehículos pero en el que los dos hayan incurrido en haber excedido el riesgo permitido y que los dos se hayan alejado de la protección de la norma, en un principio suena un poco ilógico pensar que se pudiera dar un ilícito en el cual tanto la supuesta víctima como el supuesto victimario hayan tenido igual responsabilidad o igual culpa; sin embargo, en los delitos culposos de tránsito si puede pasar y de hecho pasa, cuando los dos han sido quienes por ejemplo no han escogido los medios adecuados en su actuar y de esta manera se ha producido un resultado caótico o catastrófico en el que deba incurrir el derecho penal, y ningún autor a ciencia cierta ha encontrado dogmáticamente una posición en estos casos, sin embargo se han hecho varios análisis en torno a lo que se busca con sancionar o proteger determinado bien jurídico y de aquellos podemos hacer el siguiente análisis.

Como se manifestó en líneas anteriores no es un problema que pueda ser resuelto mediante una enumeración de conductas sancionadas en el Código Orgánico Integral Penal, sino que efectivamente nos vemos encasillados en un problema doctrinario, que aquello evidentemente nos enmarca en una discusión que se debe analizar a través de la dogmática penal y por lo tanto a través de la Imputación Objetiva, debido a que no hay únicamente un victimario y una víctima, sino que los dos llegan a tener un papel mixto, en los que resulta el victimario siendo la víctima y viceversa, es decir no solo es un hecho atribuible a uno de los agentes, sino que en casos puntuales existe el llamado REPARTO DE RESPONSABILIDADES, el que resulta difícil entender cómo en un hecho causado pueda existir dos responsables y a la vez dos víctimas afectadas.

Debemos tener claro que la TEORÍA DEL INCREMENTO DEL RIESGO, extiende indebidamente la responsabilidad por imprudencia, autores como PUPPE y ROXIN tienen que acudir a criterios además de la teoría del incremento del riesgo, al fin de la protección de la norma, para superar estos inconvenientes; *ROXIN pretende encontrar una limitación en la política criminal que se eviten "soluciones injustas". Así mismo pretende combatir el principio escolástico versanti in re illicita*, es decir aquel principio que hace referencia a que se responderá por todos los actos propios inclusive los imprevisibles o de caso fortuito.

"Para ROXIN, el incremento del peligro por encima del permitido hace que la balanza se incline a favor de la protección de bienes jurídicos, esta teoría intenta paliar estas consecuencias extremas exigiendo que el incremento se pueda considerar importante, sustancial, considerable, relevante... en los supuestos de infracción en ámbitos muy reglados como el tráfico viario, la teoría del incremento del riesgo convierte la imputación del resultado en algo prácticamente automático". (Feijoo, 2003, p. 182 ss.)

"RUDOLPHI defiende la TEORÍA DEL INCREMENTO DEL RIESGO desde un punto de vista de la protección de la norma, para esta autor la norma de cuidado prohíbe crear un riesgo no permitido por lo que si el resultado es causado mediante una conducta que supera la medida de lo permitido se ha consumado el tipo de homicidio o lesiones. De esta manera se pretende compatibilizar los criterios del "fin de protección de la norma y el "incremento del riesgo", manteniendo que el fin de protección de la norma de cuidado es evitar que se incremente el riesgo por encima de los niveles permitidos o que se desborden los focos permitidos de peligro". "De esta manera la teoría del incremento del riesgo es la mejor muestra de los peligros que encierra un sistema orientado en cada problema concreto hacia la mejor solución político-criminal, sin tener en cuenta como objeto de análisis de un concreto método dogmático las leyes emanadas de los órganos legitimados para ello, se puede corregir la ley por razones político-criminales, que el legislador ha rechazado o no ha tenido en cuenta". (Feijoo, 2003, p. 65 ss.)

Así JAKOBS expresa que desde un principio ha de reconocerse que la llamada TEORÍA DEL INCREMENTO DEL RIESGO, conduce a resultados tolerables en casos de comportamientos extremadamente arriesgados.

Como se dijo en un principio las características generales de la TEORÍA DE LA IMPUTACIÓN OBJETIVA son las mismas comúnmente, pero cambia ésta según el contenido dogmático que le haya dado cada autor, en este caso las características o los fundamentos de la TEORÍA DE LA IMPUTACIÓN OBJETIVA es distinto a la desarrollada en ROXIN y la de otros autores; pero siendo en el primero una de las teorías más completa y desarrollada en el Ámbito Penal. Dentro del Derecho Penal y del Derecho en general encontramos varios principios, existiendo un principio que rige para toda la sociedad y no solo en el ámbito de tránsito sino en todos los ámbitos y en todos los sectores de la civilización, ese principio se ubica dentro de lo que llama JAKOBS, *Imputación de Comportamientos* y es el principio de confianza que lo desarrollaré a continuación.

7. PRINCIPIO DE CONFIANZA.

El principio de confianza encuentra su asidero en el *principio de autorresponsabilidad*, en virtud del cual cada quien responde por su propio hecho y no por el hecho ajeno, así cada uno debe orientar su conducta de tal forma que no pueda incurrir en dañar bienes jurídicos, y toda la sociedad actúa en virtud de que las demás personas también harán bien las cosas y si yo realizo mis actividades encaminadas a hacerlas de la manera que el otro espera, cada quien puede confiar en que los otros participantes desarrollarán sus actividades de una manera correcta.

El principio de confianza no es más que lo que yo espero del resto de ciudadanos de una sociedad; para ejemplificar dentro del tema de tránsito que es el que nos ocupa en el presente artículo; un conductor que se encuentra circulando en una vía que permite andar a 90km/h (que es una velocidad que puede ya producir un accidente de grandes características) este conductor se encuentra en una vía principal y al llegar a las intersecciones el CONFÍA en que los ciudadanos que vienen en vías secundarias al ver el disco pare se detengan, igual caso de las personas que pasan intersecciones en las que se encuentra un semáforo en verde, este conductor CONFÍA en que la

persona que tiene la luz roja en su dirección se va a detener; o la persona que esta realizando un viaje con su familia en una vía rápida, al llegar a las curvas esta persona CONFÍA en que la persona que viene en su carril contrario va a respetar su carril y lo va a hacer por donde corresponde; a ello se refiere el principio de confianza, lo que yo como buen ciudadano espero del resto de ciudadanos.

Pongámonos a pensar, en el escenario de que no existiría aquel principio de confianza, no se podría circular por ninguna vía sin pensar en que el resto de personas no van a cumplir bien su rol de buen ciudadano y tendríamos que todos parar en todas las esquinas y en todas las señales así estas nos habilitan para circular, evidentemente sería un caos; y las normas en general y puntualmente las de tránsito han sido creadas para evitar este caos y que todas las personas que conduzcan tengan el conocimiento cabal de señales de tránsito y que de esta manera pueda existir una confianza y tranquilidad de que todos los ciudadanos conocen al menos el mínimo de cuidado que deben tener al conducir un vehículo.

Enmarcándonos en la dogmática penal es necesario hacer referencia a lo que Jakobs se refiere en cuanto al principio de confianza y él manifiesta que aquel principio se utiliza en los siguientes ámbitos fundamentales:

“En la realización de trabajo en equipo, en la solución de aquellos casos en que se facilita la comisión de un hecho doloso por parte de un tercero, en los problemas de la realización de riesgos y en el tráfico rodado o automotor. Este principio fue desarrollado inicialmente por la Jurisprudencia Alemana para resolver casos del tráfico automotor y ulteriormente introducido en nuestro país.

Aquello hace referencia a que si un conductor se enmarca dentro de la legalidad y debidas precauciones así como el estricto apego a obedecer las señales de tránsito, tiene el derecho de esperar lo mismo de las demás personas que realizan actividades de tránsito, por lo que al asumir el manejo de un automotor, se tiene la conciencia de que existe un riesgo, pero que aquel riesgo es permitido y enmarcado en lo legal, por lo que yo espero que todos en base a ese riesgo actúen apegados a la normativa de tránsito.

Nadie debe ser responsable de un hecho ajeno o de una decisión contraria a las

normas de un tercero, si alguien que se comporta de forma cuidadosa se le imputa un hecho solo porque otro se ha comportado de forma defectuosa no se le estaría reprochando un injusto propio sino un hecho ajeno, y tal modelo de imputación infringe sin lugar a dudas no solo el principio de culpabilidad sino también ciertos principios generales de un estado de derecho que lo sustentan y le otorgan un contenido material. El principio de confianza está relacionado estrechamente con la configuración de la sociedad y también está relacionado estrechamente con la delimitación de ámbitos de organización y responsabilidad. (Feijoo, 2003, p. 291 ss.).

Claramente aquello hace referencia a que yo puedo responder por mis actos propios pero jamás por actos de terceros, pero que si mi actuar es apegado a la legalidad, lo que yo asumo y puedo exigir es la misma buena fe de los demás intervinientes en la sociedad, sin embargo se debe estar consiente que el desarrollo de una ciudad en cuanto a su movilidad y tránsito no dependen solo de una persona, sino aquello siempre dependerá del conjunto de acciones que desempeñen los demás intervinientes.

El cuarto requisito para que se configure la posición de garantía y dentro de ella hay uno muy particular llamado: LA INJERENCIA, que tiene una persona sobre otra; por tanto por competencia en virtud de la organización, actuando así bajo de delitos de dominios, el resultado le debe ser imputable a todo aquel que tenga injerencia; donde se da precisamente el fenómeno de Concurrencia de Riesgos, y este garante debe evitar comportamientos incorrectos dolosos o imprudentes, esta posición surge exclusivamente a no exceder el riesgo permitido y menos excediéndola con una máquina peligrosa tal y cual lo es un automóvil, y evitar precisamente daños a las personas que participan en el tráfico, por lo tanto, ambos tienen posición de garantía por injerencia y tienen el deber de salvamento sobre las víctimas pero en este último deber no se puede afrontar ya que estas perecieron (víctimas) (Feijoo, 2003, p. 291 ss.)

JAKOBS a este tipo de conductas las llama “conductas en virtud de la organización” debido a que en la sociedad cada persona desempeña un rol, y la ruptura o quebrantamiento de aquel rol es definida como un deber negativo, es decir, la sociedad no esperaba esa conducta de una determinada persona, ya que si no

desarrollo mi rol de manera correcta puede producir efectos no deseados en personas ajenas, y aquello se conoce como defraudación de expectativas de comportamiento social.

Ahora bien, el autor REYES ALVARADO, manifiesta que “el hecho de que una conducta generadora de un riesgo jurídicamente desaprobado no se haya realizado en el resultado, no significa necesariamente que el autor de aquel comportamiento permanezca totalmente en la impunidad, desde luego que en cuanto la conducta generadora del riesgo desaprobado sea por si misma punible, su autor debe recibir la correspondiente sanción”

Es importante y necesario en medida del principio de confianza también analizar lo que manifiesta *JAKOBS*, quien manifiesta que en un ilícito de tránsito puede existir lo que él denomina “Incumbencia de varios”; lo que él quiere decir con aquello es que no siempre una sola persona puede ser la responsable de un riesgo, y precisamente se refiere al tránsito debido a que es donde más común se puede evidenciar que varias personas pueden incrementar riesgos y alejarse del ámbito de protección de la norma.

Y Jakbos para entender aquello, nos pone un ejemplo muy claro, de cómo dos personas incrementan el riesgo y que una conducta puede ser atribuida a dos personas en iguales condiciones y plantea el siguiente ejemplo:

“Un conductor no respeta la preferencia de paso, el conductor que se aproxima por la carretera con preferencia circula a mayor velocidad a la permitida, al maniobrar para frenar por haber quebrantado el otro la preferencia de paso, (responsabilidad del otro), patina el vehículo como consecuencia de la velocidad excesiva (incumbencia suya) y lesiona al transeúnte. Dice expresamente igualmente: AMBOS CONDUCTORES SON AUTORES DE LAS LESIONES”. (Jakobs, 1997, p. 278.)

Es importante por parte de los administradores de justicia entender y aplicar de manera correcta la concurrencia de culpas, debido a que existe el conocimiento respecto al tema, pero en cuanto a la imputación ya de la persona procesada si se demuestra que existe concurrencia de culpas evidentemente la persona procesada no puede ser condenada, a no ser que en el análisis pertinente se demuestre que esa acción culposa puede aterrizar en una condena, existe un caso resuelto por la Corte

Nacional de Justicia que declara la nulidad de lo actuado en base a que los jueces de la Corte Provincial del Oro hacen referencia a que existe concurrencia de culpas pero aún así condenan al procesado, es por eso que es importante el análisis de la concurrencia de culpas; y ese análisis a la luz de la Dogmática Penal debe ser analizado, a continuación expondré la motivación de la Sala Provincial así como la de la Corte Nacional para poder ejemplificar que esta concurrencia de culpas debe ser motivada:

V.- CONSIDERACIONES DEL TRIBUNAL.

Sobre la garantía constitucional de la motivación.

El artículo 76.7.1 de la Constitución de la Republica, prescribe como garantía del debido proceso la motivación de las resoluciones de los poderes públicos y por lo tanto de la sentencia que nos ocupa, siendo que emana de un órgano de la administración de justicia. La resolución debe enunciar las normas y principios jurídicos en que se funda y además debe explicar la pertenencia de esa aplicación a los antecedentes facticos. José García sostiene, que: *“la motivación de la sentencia constituye la parte medular donde el juzgado da las explicaciones que justifiquen el dispositivo del fallo, como es el producto de la construcción de la premisa menor y mayor del silogismo judicial y de la actividad de subsumir los hechos concretos en el supuesto abstracto de la norma, actividades intelectuales estas que deben constar en el cuerpo de la decisión.* Motivar significa explicar con argumentos y las razones que fundamentan una sentencia. Para aquello, el encargado de realizar esa tarea, debe actuar con claridad y lógica, para que sus argumentos y decisión final sean entendidos por las partes litigantes y por la sociedad en general, ya que hacerlo constituya el mejor parámetro de exteriorización y legitimación del poder judicial en un Estado constitucional de derechos y justicia. La finalidad de motivar es *“explicar las razones jurídicas en las que el Juez sustenta su resolución, posibilitando el conocimiento de los justiciables acerca del porqué de los mismos.* Precisamente, las razones jurídicas sostenidas por la Sala de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia de El Oro, son las que no están claras. *“Cuando el sentenciador no expone unas razones decisorias, claras, precisas, y por el contrario, recurre a la ambigüedad o a lo farragoso, indudablemente está afectando esta garantía (motivación) para el usuario de la administración de justicia.* Revisada la sentencia impugnada, en la parte motiva, se pueden observar tres momentos distintos, descritos a continuación:

1.- La motivación del fallo, se encuentra a partir del considerando séptimo – foja 23, vta, 24, vta. – donde se menciona el artículo 304 A del Código de Procedimiento Penal y se hace hincapié en la certeza que debe existir como en la responsabilidad del procesado. Los Juzgadores pluripersonales, citan doctrina sobre el libre albedrío y los delitos culposos, para continuar señalando la importancia de la prueba en el derecho, estableciendo incluso que la prueba hace terrenal al mismo. Argumentan también sobre la importancia de la tutela judicial efectiva y el debido proceso en un estado constitucional de derechos y justicia. Producto de aquel análisis los juzgadores de instancia señalan:

De lo expuesto en líneas anteriores se puede apreciar que no existe una estructuración clara de los indicios suficientes de responsabilidad penal, para que el Juez Primero de Tránsito de El Oro, haya dictado sentencia condenatoria al procesado Gonzalo Benigno Espinoza Herrera; pues no se ha cumplido lo determinado en el Art. 85 del Código de Procedimiento Penal [... Art. 76.1 de la Constitución de la República del Ecuador [... y el artículo 76.2 ibídem. De lo transcrito se colige que los jueces de instancia encuentran duda con respecto a la responsabilidad penal del procesado Gonzalo Benigno Espinoza Herrera.

2.- En el mismo considerando séptimo – foja 24 vta. 25, vta – se desarrolla el concepto de la culpa concurrente, señalando que esta ocurre *cuando “ambos conductores son responsables de la producción del siniestro en la medida de la responsabilidad de cada uno, en la media como contribuyó cada uno para la producción del resultado que provocó el accidente de tránsito”*. Luego, sustentándose en pruebas, se establece que la vía se encontraba en reparación por lo que era deber de los conductores, tanto del camión como de la motocicleta, tomar precauciones necesarias para transitar por la vía. Los jueces pluripersonales dicen:

“De lo dicho y de los recaudos procesales se puede inferir que tanto el procesado como el presunto ofendido no observaron la Ley y Reglamento de Tránsito, lo que dio lugar a que se perpetre el lamentable accidente de tránsito, existiendo por tanto una responsabilidad compartida, siendo necesario no solo advertir la existencia de la culpa concurrente [...] los conductores de los respectivos vehículos colisionados no han tomado las debidas precauciones y cuidados en relación a las condiciones de reparación en las que se encontraba la vía en donde se produce el accidente. Del análisis y valoración de la prueba en su conjunto el tribunal de alzada concluye que existe culpa concurrente por parte de los dos conductores [...]”

Dado por sentado que existió el accidente, y por lo tanto, probada la existencia de la infracción, sobre la cuestión de la responsabilidad, los juzgadores de instancia encuentran certeza en que, tanto el conductor del bus como el de la motocicleta, son responsables del accidente en igual medida, es decir, entre la víctima (acusador particular) y el procesado, existe lo que han llamado “culpa concurrente”, situación no completada en el ordenamiento penal nacional, tal como lo señala un fallo de la Corte Nacional de Justicia del Ecuador, citando a José Cerezo: “En los supuesto de la llamada concurrencia de culpas o imprudencias (del autor y de la víctima) hay que examinar con independencia cada una de las conduelas, pues no se admite en el ámbito del Derecho Penal, a diferencia del Derecho Civil, la compensación de imprudencias”.

El tribunal *ad quem*, utiliza la figura antes descrita, para llegar a la conclusión de que la responsabilidad en el accidente de tránsito es de los dos conductores, es decir, tanto del procesado como del acusador particular. Contrariando lo sostenido en el primer momento, donde observo duda en la responsabilidad del procesado.

3.- Para explicar esta tercera parte, es necesario repasar la parte resolutive de la juzgadora *a qua*. La jueza, declaro la culpabilidad del procesado Gonzalo Benigno Espinoza Herrera, por haber adecuado su conducta a lo tipificado y reprimido en el artículo 37 literal b de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial, bajo las circunstancias señaladas en los literales b, e, f; del mismo cuerpo legal imponiéndole por lo tanto la pena de un año seis meses de prisión, suspensión de la licencia de conducir, por el tiempo que dure la condena y multa de diez remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general, también se le condena al pago de daños y perjuicios derivados del accidente, en su calidad de conductor del vehículo y solidariamente al señor Guillermo Rafael Lascano Narváez, en su calidad de propietario del mismo.

Por otro lado, el tribunal *ad quem*, en la parte resolutive, considerando octavo – foja 26 vta – decide reformar la sentencia de la Jueza Primera de Transito de El Oro, en contra de Gonzalo Benigno Espinoza Herrera, en cuanto a la pena privativa de libertad, multa, reducción de puntos y suspensión de licencia de conducir, por haberse determinado culpa concurrente, manteniéndose la condena en contra del procesado antes nombrado en cuanto a los daños y perjuicios derivados del accidente y causados al acusador particular Eimer Ruiz Collazos. Es así que los juzgadores de instancia, reforman la sentencia en cuanto a la pena, exentando al encartado Gonzalo

Benigno Espinoza Herrera de la prisión, multa, reducción de puntos y suspensión de licencia, manteniendo la condena por daños y perjuicios, en favor de la víctima y acusador particular Eimer Ruiz Collazos, es decir manteniendo la culpabilidad del procesado, declarado así por la Jueza *a qua*, aun cuando se declara que existe responsabilidad de los dos conductores.

La motivación ambigua sucede cuando esta es “oscura, gaseosa o confusa, adolece de claridad por lo que es difícil determinar con precisión cuales fueron las consideraciones del funcionario judicial, como en efecto ocurre en la sentencia cuestionada, observándola al mismo tiempo una falta de congruencia y por lo tanto una contradicción en su considerando séptimo, estableciendo en primer lugar, una duda con respecto a la responsabilidad de Gonzalo Benigno Espinoza Herrera, para luego terminar estableciendo que la responsabilidad si existe y pervive con respecto al procesado y a la víctima y acusador particular Eimer Ruiz Collazos.

Finalmente, en la parte resolutive y tercer momento, la congruencia es total por parte del tribunal *ad quem*, pues a pesar de que reconoce la existencia de responsabilidad compartida, por lo que ha denominado “*culpa concurrente*”, continua declarando la culpabilidad del procesado Gonzalo Benigno Espinoza Herrera, conminándolo a pagar daños y perjuicios producto del accidente con argumento falaz con respecto al concepto de proporcionalidad en el siguiente sentido [...]. Aplicando las reglas de la sana crítica, la experiencia y la íntima convicción de los juzgadores se determinó que ambos han concurrido con negligencia en inobservar los más mínimos cuidados al conducir en dicha vía, propiciando el accidente por culpa concurrente, sin embargo ponderando y aplicando la proporcionalidad el conductor del bus en quien debía tener mayor cuidado por el tamaño del vehículo en relación al automotor tipo motocicleta colisionado, por lo que se dispone se resarzan los perjuicios y daños ocasionados al conductor de la motocicleta Ruiz Collazos Eimer “*La condena a pagar daños y perjuicios, entendida como una obligación, nace a consecuencia del delito, en este caso de un delito culposo*”. Para que se verifique un delito deben existir y comprobarse dos presupuestos fundamentales a saber, la existencia de la infracción y la responsabilidad del procesado. Si la resolución a la que llego el tribunal de instancia es que la “*responsabilidad es compartida*”. La conclusión lógica es que no existe delito, ya que aceptar el criterio de la “culpa concurrente” implicaría asignar responsabilidad penal a la víctima de un delito y al procesado al mismo tiempo, lo cual es una aberración jurídica, en un Estado constitucional de

derechos y justicia. Criterios como los que se han manejado en la sentencia impugnada, como el “*principio de confianza en el tráfico*”, “*principio de conducción dirigida*” o la propia “*culpa recurrente*” pueden ser propios de la estructura dogmática del funcionalismo que debe ser manejada con cuidado, habida cuenta que uno de sus postulados principales es la protección de la norma. Nuestra Constitución de la República, sitúa al ser, dignidad humana y entorno natural en el centro de su protección, aun por sobre la norma, de ahí la autodeterminación de Estado constitucional de derechos y justicia, lo que quiere decir que los principios y derechos de carácter universal deben ser respetados aun por encima de planteamientos normativos trazados en códigos y leyes. Precisamente, siendo una garantía del debido proceso, la motivación de las resoluciones de los poderes públicos, y observando que las razones de las que han dotado los juzgadores de instancia son oscuras e incongruentes, es que se determina que la sentencia incumple lo establecido en los artículos 304 A del Código Procesal Penal y 76.7.1 de la Constitución de la República.

VI.- RESOLUCION.

Revisado el fallo impugnado, se encuentran incongruencias en la construcción del razonamiento, y se asumen conceptos jurídicos de culpa y proporcionalidad que nada tienen que ver con el caso *sub lite*, lo que afecta flagrantemente la garantía constitucional de la motivación. En tal sentido, este Tribunal de Casación de la Sala Especializada de lo Penal, Penal Militar, Penal Policial y Tránsito, “ADMINISTRANDO JUSTICIA EN NOMBRE DEL PUEBLO SOBERANO DEL ECUADOR Y POR AUTORIDAD DE LA CONSTITUCIÓN Y LAS LEYES DE LA REPÚBLICA”, por unanimidad declara la nulidad de la sentencia, emitida por la Sala de lo Penal de la Corte Provincial de Justicia de El Oro, fecha 01 de agosto del 2014, a las 4h50, incluida la audiencia de apelación, al haberse vulnerado lo dispuesto en el artículo 76.7.1 de la Constitución de la República. Se declara la nulidad a costa de los jueces de la antes nombrada y quienes han emitido la sentencia recurrida. Ejecutoriada esta sentencia, devuelva expediente al tribunal de origen para los fines legales pertinentes. Actué en la presente causa la secretaria relatora”.

Como podemos ver, existen ya sentencias de la Corte Nacional que toman en cuenta la concurrencia de culpas pero ese análisis se lo debe hacer debidamente motivadas y debidamente aplicadas, por eso para finalizar, a la luz de lo analizado podemos

darnos cuenta que la concurrencia de culpas en el delito imprudente de tránsito no encuentra una única y absoluta respuesta debido a que el análisis debe darse en cada caso en concreto y no se puede esquematizar una sola forma de resolver, debido a que hay casos particulares que se deben ir analizando más allá de lo que únicamente en un principio puede llevar a una solución “lógica” sino aquel análisis debe ser muy exhaustivo, y para muestra de aquello me permito a continuación poner dos ejemplos:

Ejemplifiquemos casos que nos llevarán necesariamente a una discusión dogmática de resolución.

El primer ejemplo ha sido puesto por el maestro Juan Carlos Salazar en una de sus clases y es el siguiente:

Un conductor viaja a las 23H00 en la autopista Cuenca-Azogues, viaja a una velocidad de 120 km/h, es decir excediendo los límites de velocidad, con luces y en perfecto estado su vehículo, en una vía totalmente despejada, cuando de manera inesperada en uno de los parajes de la vía una persona a precipitada carrera sale corriendo y es arrollada por el vehículo que venía a exceso de velocidad.

En este primer ejemplo, en un análisis netamente realizado desde el resultado, podríamos pensar que la culpa es del conductor que excedió el límite de velocidad y que atropello a la persona; ahora bien, aquello merece un análisis más profundo del tema, la persona que salió a precipitada carrera, se muestra que lo realizó en una zona cualquiera de la carretera, donde no existía el lugar adecuado para cruzar; a sabiendas de que es una vía rápida en la cual existen vehículos todo el tiempo y que esos vehículos circulan a una velocidad en la que se puede causar un accidente.

¿aquella acción podía ser previsible por el conductor?, evidentemente la respuesta es no, ahora ¿Si el conductor venía a 90km/h que es la velocidad permitida en esa vía, podía evitar el resultado? Evidentemente tampoco, en una vía oscura y en un lugar donde no se puede cruzar la calle, lo que menos espera el conductor en base al principio de confianza es que nadie se iba a cruzar y que por lo tanto así hubiese ido a la velocidad permitida ese hecho no era previsible ni evitable, ¿el resultado se le puede imputar al conductor?

El conductor incrementa el riesgo al exceder el límite de velocidad pues sí, pero ¿la persona que se cruza incrementó el riesgo al cruzar por donde no se debe?

evidentemente también si lo hizo pero que riesgo aumentado fue el que produjo el resultado final y aquí cabe un breve ejercicio:

Si la víctima NO se cruzaba en ese lugar pese a que el vehículo venía a exceso de velocidad, ¿igual se producía el accidente?

Si el vehículo venía a una velocidad normal y la persona se cruzaba ¿Igual se producía el accidente?.

La respuesta es clara, por mas que el vehículo hubiese venido a exceso de velocidad o a una velocidad normal la evitabilidad del resultado no estaba en el conductor sino en la persona que se cruza, por lo tanto la persona que incrementó el riesgo en mayor medida y que es a la final quien causa el accidente pese a que el conductor no actuó dentro del ámbito de protección de la norma, es la persona que se cruzó en esa zona y por lo tanto ese caso analizado desde la imputación objetiva deberá ratificarse el estado de inocencia del conductor.

Pero aquel análisis evidentemente no prevé la norma sino únicamente establece en su enunciado “la persona que causare un accidente de tránsito” para determinar quien causa ese accidente debemos remitirnos a los principios y análisis mencionado.

Otro ejemplo claro y de pronto un poco mas complejo en su análisis de fondo es el siguiente:

Una persona que tiene una enfermedad pre existente, por ejemplo diabetes, la persona que tiene aquella enfermedad y que para realizar sus actividades cotidianas necesite medicación que un médico le haya recetado; por ejemplo inyectarse insulina y revisar sus niveles de azúcar. Esta persona sabe que para poder ejercer sus actividades necesita que este con sus cuidados necesarios; este ciudadano sale de su casa en su vehículo, en el camino empieza a sentirse mal, con el afán de llegar a su destino y de no detenerse continúa su trayecto, siendo éste el móvil A; en el trayecto pierde el sentido e invade unos metros el carril contrario de circulación y a su vez otra persona (Móvil B) que viene en otro vehículo a exceso de velocidad también invade el carril y como consecuencia de aquello se produce un accidente de tránsito; en un principio estaríamos hablando que los dos conductores infringieron el deber objetivo de confianza al invadir el carril contrario y a su vez el un conductor venía a exceso de velocidad y los dos en un punto medio de la vía se impactan; en un principio el hecho podríamos analizarlo que la persona que venía a exceso de velocidad si no venía a esa velocidad de pronto podía evitar el accidente; y la persona que perdió el sentido participó en el infortunio sin dolo, ni culpa debido a

que su estado de salud fue el que hizo que pierda el sentido y por lo tanto cualquier posibilidad de reacción; pero debemos analizar la conducta de la persona que conducía el móvil A previo al accidente; ésta persona no se administró su dosis de insulina, ni tampoco revisó sus niveles de azúcar en su cuerpo y sabía que aquella omisión podía causar que le de un coma diabético; esa omisión evidentemente culposa mas no dolosa, nos lleva a colegir que aquella persona que incrementó el riesgo permitido, no escogió los medios idóneos para utilizar su vehículo en esa circunstancia y por lo tanto al perder el sentido por su propia omisión tampoco pudo evitar el accidente; aquello también nos encasilla en una concurrencia de culpas que en un principio podría eximirle de su responsabilidad por la pérdida del sentido; pero la imputación objetiva va mas allá del hecho apenas evidente, analizando el móvil que podía haber conducido a una conducta o a una evitabilidad de un resultado.

8. CONCLUSIÓN:

Una vez que hemos analizado desde varios puntos de vista el delito imprudente de tránsito así como los principios que deben regir dentro de nuestra sociedad y de una vida de tránsito y movilidad, podemos determinar claramente que “NO PODEMOS RESOLVER EL PROBLEMA DE LA CONCURRENCIA DE CULPAS CON UNA REFORMA NORMATIVA” sino que evidentemente la resolución de estos problemas debe ser mediante un analices técnico y dogmático por parte del juez y de los abogados que expongan sus teorías a la luz de la imputación objetiva, en los casos planteados anteriormente, considero que el análisis debe efectivamente centrarse no únicamente en el resultado final, sino evidentemente en determinar si es que con la conducta previa al hecho, ese deber objetivo de cuidado efectivamente fue vulnerado al punto de que esa vulneración causa el resultado final, o si aquella violación del deber objetivo de cuidado y el incremento del riesgo causó el ilícito, o si en verdad por mas que haya existido una conducta alejada al derecho si no dependía de factores externos el resultado que causaba no era el mismo, en el caso número 1, pienso que el análisis debe centrarse en el momento del cruce del peatón, ¿que pasaba si el peatón no se cruzaba?, si efectivamente se producía un resultado dañoso o esa conducta del conductor no acarrearba ningún ilícito sin la imprudencia de quien cruza, habría que hacer una suerte de operación apartando a los dos

infractores de la escena y analizar que conducta efectivamente fue la mas dañosa, sin embargo evidentemente la inocencia de quien conducía debería ratificarse; es decir se debe tomar en cuenta lo que manifiesta Roxin respecto al Aumento del riesgo permitido; quien como veíamos en líneas anteriores manifiesta que en estos casos se procede a negar la imputación objetiva ya que 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.

En el segundo ejemplo expuesto, se debería analizar si es que el conductor tomaba sus medicinas y cumplía con sus obligaciones de salud y por lo tanto actuaba con responsabilidad al momento de ejercer su función al volante, no perdía el sentido y por lo tanto no se causaba el accidente; pero al no haber tomado sus medicinas (a sabiendas de las consecuencias si es que no las tomaba) nos encontramos dentro de una violación del deber objetivo de cuidado, incrementando notablemente el riesgo y ese conductor efectivamente debe ser sancionado como responsable y su estatus de inocencia debe ser quebrantado.

En base a estas apreciaciones podemos concluir de igual manera que para encontrar una respuesta a este tema, es necesario tomar en cuenta las dos visiones que planteamos en un inicio, tanto por Jakobs como por Roxin que podemos ver que son muy similares en su estructura, hablando en las dos corrientes claramente que para que exista aquella imputación objetiva debe aquel riesgo permitido haberse excedido; y es importante verlo desde un punto de vista normativista pero sin alejarse de lo teleológico, es decir analizando el entorno de la situación productora de un resultado lesivo, rescatando que en cada una de sus tesis llegan a la conclusión de que existen riesgos en todas las acciones cotidianas, pero que aquellos riesgos diarios pueden ser evitados si es que no excedemos aquel riesgo y de hacerlo, la norma puede castigar aquellas conductas y se pueden producir resultados dañosos; en tal virtud con el presente artículo se deja abierta la puerta a una nueva investigación ya que es un tema que como manifestábamos en un principio muy álgido y que siempre habrá lugar a una discusión de los hechos que se deberán encontrar su asiento en el derecho.

9. BIBLIOGRAFÍA:

Rudolphi, H. (2006) Causalidad e imputación objetiva. Bogotá. Universidad Externado de Colombia.

Jakobs, G. (1997). La imputación objetiva en el derecho penal. Bogotá. Universidad Externado de Colombia, Centro de Investigación en Filosofía y Derecho.

Código Orgánico Integral Penal. (2014)

Donna E. (2006) Derecho Penal Parte General. Argentina.

Constitución De La República del Ecuador. (2008)

Feijóo, B. (2003). Resultado lesivo e imprudencia: estudio sobre los límites de la responsabilidad penal por imprudencia y el criterio del “fin de protección de la norma de cuidado”. Bogotá. Universidad Externado de Colombia.

Reyes Alvarado Y. (1996) “Imputación Objetiva”. Bogotá.