



**ANÁLISIS SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN
COLOMBIA**

LAURA CAMILA ENRIQUEZ DE LOS RÍOS

ANTEPROYECTO DE GRADO

Director

Dr. Juan Manuel Tello

Derecho

PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA CALI

**FACULTAD DE HUMANIDADES DEPARTAMENTO DE CIENCIA JURÍDICA SANTIAGO DE
CALI 2023**

TABLA DE CONTENIDO

RESUMEN

INTRODUCCIÓN

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

OBJETIVO GENERAL

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

CAPÍTULO I. ANÁLISIS DEL CONCEPTO DE RESPONSABILIDAD PENAL Y FACTORES QUE INFLUYEN EN ESTA CONDUCTA.

CAPÍTULO 2. ACTIVIDAD DE CONDUCCIÓN: TEORÍA DE LAS ACTIVIDADES PELIGROSAS COMO BASE PARA IMPUTAR RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL / TRAYECTORIA Y PRONUNCIAMIENTO AL RESPECTO DESDE LA JURISPRUDENCIA Y/O CÓDIGO DE TRÁNSITO.

2.1. SEGUROS EN LA ACTIVIDAD DE CONDUCCIÓN.

CAPÍTULO 3. EXAMINAR LA RESPONSABILIDAD PENAL DESDE LA CULPA COMO MODALIDAD FRECUENTE DE CONDUCTA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

3.1. REVISIÓN DE CASO DONDE SE DISCUTE CULPA CON REPRESENTACIÓN VS DOLO EVENTUAL.

CAPÍTULO 4 DISCUTIR LA RELACIÓN ENTRE LA RESPONSABILIDAD PENAL EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y OTRAS FORMAS DE RESPONSABILIDAD, COMO LA CIVIL CONTRACTUAL, EXTRA CONTRACTUAL O LEGAL.

CONCLUSIÓN

RESUMEN

El enfoque central de este trabajo se concentra en los accidentes de tránsito, los cuales son constantemente objeto de controversia y dan lugar a una situación delicada en la normatividad legal, los estudios arrojan cifras preocupantes sobre los efectos de estos accidentes en la sociedad, generando así diversos tipos de perjuicios tanto humanos como materiales que se conectan íntimamente con el ámbito legal, en particular, con la responsabilidad penal.

La responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito juega un papel clave en el sistema legal al definir y regular comportamientos prohibidos por la ley, así como al establecer las consecuencias legales correspondientes para los responsables, de esta manera la determinación de responsabilidad penal implica la consideración de ciertos elementos y la exclusión o extinción de esta responsabilidad dependerá de cada caso específico.

Este estudio surge de la necesidad de comprender la importancia y las diferencias entre la responsabilidad penal en situaciones de accidentes de tránsito en comparación con otras formas de responsabilidad, como la civil o extracontractual, también se analizan obligaciones relacionadas con seguros de vehículos y otras cargas que surgen cuando una acción resulta para una de las partes dentro de un accidente de tránsito.

Teniendo en cuenta todos los factores que se pueden dar es importante entender que la responsabilidad penal en accidentes de tránsito no se limita únicamente a negligencia, consumo de sustancias o estado de embriaguez, sino que también debe considerar elementos determinantes de culpa por ejemplo factores ambientales, como el clima y el estado de las vías, así como la conducta de otros conductores que pueden contribuir a accidentes, incluso cuando no es culpa directa del conductor.

Se busca resaltar la función social que surge en las normativas colombianas sin embargo estas normativas buscan no solo castigar o excluir en función de la culpabilidad individual, sino también enfocarse en la restauración y reinserción del individuo, promoviendo así la seguridad vial a largo plazo y la responsabilidad en la conducción de vehículos.

INTRODUCCIÓN

El artículo 94 de la Constitución Política destaca que la comisión de un delito conlleva la responsabilidad de reparar los daños tanto materiales como emocionales que hayan surgido a raíz de esa acción, esta responsabilidad en penal se presenta como un mecanismo que impone una obligación a aquellos que son considerados culpables, sin embargo esta obligación no se limita únicamente a daños materiales, sino que también abarca daños emocionales, aspecto que es particularmente relevante en casos de accidentes de tránsito y particularmente en estas situaciones la intención es generar una compensación y restitución a las víctimas afectadas. (Constitución Política de Colombia, artículo 97, 1991)

Este marco legal establece que la responsabilidad penal se origina de una larga tradición, y se puede relacionar con las ideas de Beccaria quien enfatizó la relación entre culpabilidad y penas proporcionales en su enfoque de responsabilidad penal que, analizándolo en esta perspectiva, la responsabilidad de una persona es directamente proporcional al daño causado por sus acciones y la durabilidad de la pena impuesta que se ajusta a lo que está establecido en el código penal.

En Colombia, la responsabilidad penal se basa en el principio de culpa, esto significa que para que alguien sea considerado responsable debe haber cometido un acto y ser culpable del mismo, de la misma manera habrá ausencia de responsabilidad cuando la conducta encaje

en alguna de las excepciones descritas en el Artículo 32 del código penal colombiano. Determinar la culpabilidad o no en este tipo de responsabilidad es crucial ya que esta se fundamenta en la capacidad inherente de los individuos para tomar decisiones conscientes, reconociendo que las acciones humanas son el resultado de elecciones meditadas. Asimismo, se plantea que el Estado despliega la legitimidad para asumir esta culpabilidad humana como punto de partida en el proceso de sanción de aquellos que han incurrido en conductas que conllevan una responsabilidad penal lo que va a implicar que el Estado busca una retribución judicial, buscando equilibrar la respuesta punitiva en relación con el grado de culpabilidad del culpable y así de esta manera, la responsabilidad penal se convierte en un vehículo para promover la equidad y la justicia en la aplicación de las penas.

En el contexto específico de los accidentes de tránsito y la responsabilidad penal, estas premisas serán el determinante de responsabilidad y la intersección entre la conducta de los individuos al conducir y las consecuencias que esta puede tener cobra relevancia en la determinación de la culpabilidad, aquí, la capacidad de los conductores para tomar decisiones conscientes al manejar un vehículo adquiere un enfoque particular ya que a medida que se analizan las circunstancias que rodean un accidente de tránsito, se evalúa si hubo una decisión consciente y, por ende, una culpabilidad por parte de los involucrados o si por el contrario se podrá clasificar en una excepción del código penal como se mencionó anteriormente.

PREGUNTA DE INVESTIGACIÓN

Teniendo como modalidad de conducta base la culpa en accidentes de tránsito, ¿Cómo influye la distinción entre culpa con representación y dolo eventual en la responsabilidad penal y civil?

OBJETIVO GENERAL

Investigar sobre la responsabilidad penal, su origen en los accidentes de tránsito y cómo interactúa con otras formas de responsabilidad y elementos que pueden coexistir simultáneamente.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Analizar el concepto de responsabilidad penal y factores que influyen en esta conducta.
2. Actividad de conducción: teoría de las actividades peligrosas como base para imputar responsabilidad civil y penal / trayectoria y pronunciamiento al respecto desde la jurisprudencia y/o código de tránsito.
 - Seguros en la actividad de conducción.
3. Examinar la responsabilidad penal desde la culpa como modalidad frecuente de conducta en los accidentes de tránsito.
 - Revisión de caso donde se discute culpa con representación vs dolo eventual.
4. Discutir la relación entre la responsabilidad penal en accidentes de tránsito y otras formas de responsabilidad, como la civil contractual, extracontractual o legal.

CAPÍTULO I. ANÁLISIS DEL CONCEPTO DE RESPONSABILIDAD PENAL Y FACTORES QUE INFLUYEN EN ESTA CONDUCTA.

A lo largo de la historia, el concepto de responsabilidad penal ha experimentado cambios notables en su propósito y aplicación. Desde épocas antiguas hasta el presente, la

idea fundamental de asignar culpabilidad y aplicar sanciones por conductas delictivas ha sido un pilar fundamental en la búsqueda de una convivencia justa y equitativa en las sociedades.

En civilizaciones antiguas como Mesopotamia y el antiguo Egipto, la noción de responsabilidad penal estaba fuertemente naturalizada en las creencias religiosas y en la retribución divina, las leyes y las penas se basaban en códigos y regulaciones consideradas como emanadas de fuerzas superiores y la justicia se plasmaba mediante la aplicación de castigos físicos, mutilaciones e incluso la pena de muerte, con el propósito de restaurar el orden social y satisfacer a las deidades. (Sanmartín, 1998)

A medida que el tiempo avanzaba, en civilizaciones como la antigua Grecia y Roma, las concepciones de justicia comenzaron a alejarse de la venganza divina y se inclinaron hacia la noción de equidad entre el acto cometido y la sanción impuesta, sin embargo en la antigua Roma, se permitía a las víctimas o sus familias tomar represalias privadas contra los infractores, no obstante, a medida que las sociedades evolucionaban, se reconocía la necesidad de establecer normas y procesos más organizados. (Bravo, 2008)

En la Edad Media, la justicia penal estuvo influenciada considerablemente por la Iglesia y la teología, las penas seguían siendo severas y, en muchas ocasiones, brutales, con la Inquisición como un ejemplo extremo de cómo la responsabilidad penal podía llevar a la persecución y tortura de aquellos considerados herejes.

La Ilustración del siglo XVIII, personificada en autores como Cesare Beccaria y su obra "De los delitos y las penas", marcó un cambio hacia un enfoque más racional y humano de la responsabilidad penal, ya que surgieron conceptos como la proporcionalidad entre el delito y la pena, junto con la importancia de salvaguardar los derechos individuales. La justicia dejó de ser principalmente una herramienta de venganza y se convirtió en un instrumento para mantener la armonía social, rehabilitar al infractor y proteger a la sociedad. (Beccaria, 1764)

También en los tiempos modernos, la responsabilidad penal ha seguido evolucionando, vemos los sistemas legales democráticos que se han centrado en la equidad, los derechos humanos y la prevención de la reincidencia, también la justicia restaurativa ha cobrado relevancia, buscando la reparación del daño ocasionado a las víctimas y a la comunidad, en lugar de enfocarse únicamente en castigar al transgresor.

Al desarrollar este capítulo, entonces se toma el autor Cesare Beccaria como influencia desde la perspectiva de un análisis de responsabilidad penal para interpretar, ya que la manera en que comprendemos y aplicamos el concepto de justicia penal, tanto en Colombia como en el ámbito internacional, se considera un autor fundamental, y su obra "De los delitos y las penas" que ha dejado la configuración de nuestras leyes y en la manera en que abordamos la justicia penal.

La idea central que se plantea es el principio de proporcionalidad, que establece que la pena debe estar en sintonía con el delito cometido, esta relación no sólo busca asegurar que los castigos sean justos, sino que también buscan reparar el daño causado a la sociedad y a la víctima del delito.

En el análisis que surge desde la responsabilidad y los factores influyentes en dicha conducta, se constituyen además de temas como la influencia en las penas mencionado anteriormente y su fin social como la comprensión esencial de la responsabilidad penal y principio fundamental en el ámbito legal, surgen elementos de conducta punible, los cuales se encuentran en detalle en el Artículo 9° del Código Penal colombiano:

“Para que la conducta sea punible se requiere que sea típica, antijurídica y culpable. La causalidad por sí sola no basta para la imputación jurídica del resultado.”.

Este artículo establece que, para considerar una conducta punible, deben cumplirse los criterios mencionados en él, Sin embargo, es importante señalar que la mera causalidad no es suficiente para imputar jurídicamente un resultado que es lo que se ha venido mencionando en este análisis. En los casos en que el autor del delito carezca de capacidad para ser imputable, la conducta punible requerirá también ser típica y antijurídica, además de demostrarse la ausencia de eximentes de responsabilidad.

En el proceso de establecer la responsabilidad penal, se torna absoluto considerar con atención los siguientes elementos fundamentales del código penal colombiano (artículo 10, 11,12) como parte necesaria para que exista dicha responsabilidad:

En un primer plano, se destaca la necesidad de demostrar de manera inequívoca la presencia de una acción u omisión que configure el delito. De este punto se desprenden las demás facetas del análisis. Esto engloba la presentación de pruebas con el propósito de evidenciar que una persona ha ejecutado una actividad ilícita o ha incumplido con una obligación legal, con la consecuente generación de una responsabilidad penal sobre el individuo en cuestión.

La tipicidad del comportamiento, un componente esencial que encuentra su fundamento en el artículo 10 del código penal colombiano, adquiere un rol trascendental en este proceso, implica que la acción perpetrada debe ajustarse a la descripción legal de un delito específico. En este sentido, cada transgresión conlleva elementos particulares que deben ser satisfechos para cimentar adecuadamente la responsabilidad penal.

La antijuridicidad, como se establece en el artículo 11 del código penal, se manifiesta cuando la conducta bajo indagación se opone directamente a la ley, dicha acción debe estar en contraposición con las normativas del sistema legal vigente. Es esencial recalcar que, si la

acción en cuestión se encuentra respaldada o autorizada por la ley, este elemento carece de cumplimiento.

La culpabilidad, tal y como se describe en el artículo 12 del código penal colombiano: “ARTÍCULO 12. CULPABILIDAD. Sólo se podrá imponer penas por conductas realizadas con culpabilidad. Queda erradicada toda forma de responsabilidad objetiva.”

Juega un papel preponderante en el ámbito de la responsabilidad penal, esta noción arroja luz sobre la conciencia y la intención con las cuales se materializó el delito, de esta manera se evalúa si el individuo actuó con la intención deliberada de perpetrar el delito o si su negligencia grave contribuyó a su comisión. En este punto, es importante subrayar que la capacidad del individuo para comprender la naturaleza de su acción emerge como un factor decisivo en la determinación de la culpabilidad.

Se compara la determinación del concepto y cómo ha evolucionado la manera en que entendemos la culpabilidad en el sistema legal, especialmente en relación con los conceptos de dolo y culpa. Todo comienza al señalar una clara diferencia entre el antiguo código penal, el Decreto 100 de 1980, y el código vigente, la Ley 599 de 2000, en el pasado, había una variedad de "formas de culpabilidad" que es aquel concepto que abre paso a la responsabilidad en materia penal, como el dolo, la culpa y la preterintención. En contraste, el nuevo código se concentra en definir con mayor detalle el dolo y la culpa en sus respectivos artículos 22 y 23, se fundamenta en la corriente finalista.

En este enfoque, se destaca la culpabilidad como un elemento fundamental para la imposición de penas, eliminando completamente la responsabilidad objetiva. Este cambio implica que, en cada conducta, se deben demostrar los elementos esenciales, como la tipicidad, la antijuridicidad y la culpabilidad, en lugar de buscar una responsabilidad basada únicamente en la objetividad de la acción.

De esta manera se expresa una conexión directa con la noción de "culpa" en el contexto de la responsabilidad penal, según el autor Velásquez considera que la "culpa" es un elemento constitutivo del tipo subjetivo del delito, más que un componente de la culpabilidad en sí misma. Esto sugiere que la culpa, en este contexto, se relaciona con la intención y la conciencia del autor en la comisión del delito como se ha venido explicando.

De la misma manera el autor hace la distinción entre delitos dolosos (con dolo) y culposos (con culpa) termina siendo la graduación de la pena, según Velásquez Velásquez, se deriva del principio de proporcionalidad que se ha traído de igual forma al código penal colombiano. Este subprincipio de proporcionalidad está anclado en el principio general de culpabilidad en un sentido amplio. Aquí, el principio de culpabilidad se refiere a la idea fundamental de que solo se debe imponer una pena cuando el autor ha actuado conscientemente y con intención en la comisión del delito. (Velásquez, 2020, p. 331).

La relevancia de este enfoque para la culpabilidad en la responsabilidad penal en accidentes de tránsito radica en cómo aborda la culpa en los delitos culposos, en este sentido se podría considerar en los delitos culposos, la "culpa" se refiere a una forma de responsabilidad en la que el autor no necesariamente tenía la intención de causar el resultado típico del delito, pero actuó de manera negligente o descuidada. Esta negligencia o falta de cuidado podría llevar a que el resultado ocurriera y, por lo tanto, se impondría una pena en base al principio de proporcionalidad, considerando la gravedad de la negligencia y su relación con el resultado.

Finalmente en el contexto de esta investigación sobre responsabilidad legal al explorar los factores que fundamentan la responsabilidad penal en Colombia, se distingue la necesidad ineludible de considerar y entrelazar estos elementos esenciales: la demostración indiscutible de la acción delictiva, la adhesión a la tipicidad del delito, la presencia de la antijuridicidad y la

evaluación de la culpabilidad basada en la intención y la comprensión de la naturaleza de la acción por parte del individuo involucrado.

CAPÍTULO 2. ACTIVIDAD DE CONDUCCIÓN: TEORÍA DE LAS ACTIVIDADES PELIGROSAS COMO BASE PARA IMPUTAR RESPONSABILIDAD CIVIL Y PENAL / TRAYECTORIA Y PRONUNCIAMIENTO AL RESPECTO DESDE LA JURISPRUDENCIA Y/O CÓDIGO DE TRÁNSITO.

La historia de la actividad de conducción se remonta al siglo XIX con la invención de los primeros automóviles propulsados por motores de combustión interna con pioneros como Karl Benz y Henry Ford. A medida que la industria automotriz creció, surgieron las primeras leyes de tránsito y licencias de conducir en varios países para regular la conducción y promover la seguridad vial en las décadas iniciales del siglo XX.

Con el tiempo, se establecieron normativas más detalladas, como señales de tránsito y semáforos, para garantizar la seguridad en las carreteras. La expansión de la red de carreteras modernas en la mitad del siglo XX facilitó el transporte por carretera a nivel nacional e internacional. A partir de las décadas de 1970 y 1980, se introdujeron avances tecnológicos en la industria automotriz, como sistemas de frenado antibloqueo (ABS) y airbags, para mejorar la seguridad en la conducción. (Rachlis, 1967); (Revista Hechos Mundiales, 1970).

En el siglo XXI, la conducción autónoma ha surgido como un enfoque clave, junto con la promoción de vehículos eléctricos y soluciones de movilidad sostenible, pero a la vez también con leyes que han pasado desde 1950 por modificaciones y evoluciones hasta la actualidad de nuestro código de tránsito colombiano.

Esto ha hecho que la conducción de vehículos, ya sean automóviles, motocicletas o cualquier otro medio de transporte se convierta en una actividad cotidiana, pero también

conlleva importantes responsabilidades y obligaciones legales, la relación que se puede dar entre las personas y los vehículos parte del entendido en el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito de Colombia que establece definiciones clave que son esenciales para comprender y aplicar las normativas de tránsito en el país, destacando la definición de "accidente de tránsito".

De esta manera se entenderá accidente de tránsito como el término que abarca situaciones en las que al menos un vehículo en movimiento se involucra en un evento, generalmente involuntario, que resulta en daños a personas y propiedades. Este daño puede afectar a las personas que participan en el accidente y a los vehículos involucrados.

Este artículo es fundamental en el contexto de la actividad de conducción, la seguridad de los conductores y las autoridades de tránsito, ya que proporciona una base para definir y determinar las responsabilidades y las consecuencias legales en caso de un accidente de tránsito. Además, subraya la importancia de garantizar la seguridad en las carreteras y la necesidad de tomar medidas para prevenir y reducir la incidencia de accidentes de tránsito en Colombia.

El artículo 19 de la Ley 769 de 2002 establece los requisitos para obtener una licencia de conducción en Colombia, diferenciando entre vehículos particulares y vehículos de servicio público. A continuación, se analiza este artículo en relación con la actividad de conducción en Colombia y los requisitos según el Código de Tránsito:

Requisitos Generales para Obtener una Licencia de Conducción: El artículo comienza por establecer los requisitos generales que deben cumplir todos los solicitantes de una licencia de conducción, independientemente del tipo de vehículo que deseen conducir, estos requisitos incluyen la capacidad de leer y escribir, tener al menos dieciséis años de edad, obtener un certificado de aptitud en conducción de un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT, aprobar exámenes teóricos y prácticos de conducción, y presentar un certificado de

aptitud física, mental y de coordinación motriz emitido por un centro de reconocimiento de conductores autorizado. (Ley 769 de 2002, artículo 19)

Además, se establecen requisitos adicionales como la aprobación de exámenes teóricos y prácticos de conducción, así como la necesidad de un certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz. Estos requisitos buscan garantizar que los conductores estén en condiciones adecuadas para operar vehículos de manera segura.

El artículo también considera a los conductores de servicio público, imponiendo requisitos específicos y una mayor edad mínima.

Los párrafos adicionales brindan detalles sobre la evaluación de la aptitud física, mental y de coordinación motriz, así como la regulación de los costos de los exámenes y los procedimientos para obtener la acreditación como organismos certificadores. En conjunto, este artículo contribuye a establecer un marco legal sólido que promueve la seguridad vial y la profesionalización de los conductores en Colombia.

En el contexto de la actividad de conducción y su relación con la responsabilidad legal, así como se regula la obtención de la licencia también es fundamental mencionar el artículo 151 del Código de Tránsito. Este artículo establece la suspensión de la licencia en casos específicos, como cuando una persona causa lesiones u homicidios en un accidente de tránsito bajo la influencia del alcohol o abandona el lugar de los hechos. (Ley 769 de 200, artículo 151).

Estas sanciones se suman a las penales previstas en el Código Penal, enfatizando la importancia de que los conductores asuman la responsabilidad de sus acciones en la carretera y cumplan con las normativas de tránsito para garantizar la seguridad de todos los usuarios viales. Esta disposición da hincapié en la relación constante que se da de la responsabilidad penal en todas las acciones humanas y las consecuencias previsibles.

Desde la corte suprema de justicia se ha pronunciado de la siguiente manera:

[...] la conducción de automotores ha sido calificada por la jurisprudencia inalterada de esta Corte como actividad peligrosa, o sea, ‘aquella que ‘...aunque lícita, es de las que implican riesgos de tal naturaleza que hacen inminente la ocurrencia de daños,...’ (G.J. CXLII, pág. 173, reiterada en la CCXVI, pág. 504), considerada su ‘aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que –de ordinario- despliega una persona respecto de otra’ (sentencia de octubre 23 de 2001, Exp. 6315), su ‘apreciable, intrínseca y objetiva posibilidad de causar un daño’ (cas. civ. 22 de febrero de 1995, exp. 4345), o la que ‘... debido a la manipulación de ciertas cosas o al ejercicio de una conducta específica que lleva ínsito el riesgo de producir una lesión o menoscabo, tiene la aptitud de provocar un desequilibrio o alteración en las fuerzas que –de ordinario- despliega una persona respecto de otra’, como recientemente lo registró esta Corporación en sentencia de octubre 23 de 2001, expediente 6315. (Corte Suprema de Justicia, 2001).

La Corte Suprema de Justicia ha dejado claro que, en el caso de una persona lesionada debido a un accidente de tránsito, solo necesita demostrar que estaba involucrada en la peligrosa actividad de conducir un vehículo, que sufrió daños y que existe una conexión directa entre su participación en la conducción y las lesiones sufridas

De esta manera la Sentencia C-1090 de 2003 de la Corte Constitucional de Colombia representa un punto en la evolución jurisprudencial del país en relación con la responsabilidad en actividades peligrosas enfocándonos directamente en la relación al artículo 2356 del código civil colombiano donde se ha dado una interpretación y una aclaración del alcance del artículo: “Artículo 2356. Responsabilidad por malicia o negligencia. Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por esta.”

La interpretación que se ha dado a partir de este artículo ha calificado la actividad de conducir vehículos automotores como intrínsecamente riesgosa, lo que significa que coloca a la comunidad en un "inminente peligro de recibir lesiones". Así, esta evolución jurisprudencial ha reforzado la importancia de la responsabilidad que nace en la conducción y la necesidad de tomar medidas adecuadas para prevenir daños a terceros o en caso de hacerlo, reparar.

La Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia de Colombia ha sostenido que el artículo 2356 del Código Civil colombiano, establece un sistema de responsabilidad para los perjuicios derivados de actividades peligrosas y que dicho artículo presume la culpa de quien ocasionó el daño. Así lo que este artículo señala hace referencia a que cualquier daño que pueda atribuirse a la mala intención o falta de cuidado de otra persona debe ser compensado por esa persona. (Corte Suprema de Justicia, 2022).

De esta manera la Corte Suprema de Justicia ha desarrollado la teoría de las actividades peligrosas como base para imputar responsabilidad civil y penal en casos donde se cause daño durante su ejercicio. Esto implica que la jurisprudencia colombiana ha evolucionado en su interpretación de la ley en relación con la conducción y otras actividades peligrosas, donde se amplió el riesgo también a distintas formas de peligro en tipos de conducción.

En consecuencia, según la interpretación de la Corte, la teoría del riesgo es aplicable en nuestro sistema legal gracias al artículo 2356 y se deberá considerar de tal manera que según el artículo antes mencionado establece que aquel que haya causado un evento bajo el supuesto que indica en el artículo no puede simplemente argumentar que no tuvo culpa y esperar que la víctima demuestre lo contrario. Para presentar una defensa efectiva, la persona debe desafiar esta presunción demostrando al menos uno de los siguientes factores: caso fortuito, fuerza mayor o la intervención de un elemento externo.

- Seguros en la actividad de conducción

El seguro desempeña un papel esencial al abordar nuestra necesidad innata de seguridad. En cierto sentido, se convierte en una inversión financiera. La razón fundamental que nos lleva a adquirir una póliza es la certeza de que, en caso de que ocurra un siniestro, se tendrá apoyo para hacer frente a las obligaciones de reparar. Esta transacción implica un compromiso económico regular, conocido como prima, y a cambio obtenemos la seguridad de que se tendrá prevista la situación.

En 1986, se introdujo en Colombia el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), que es un seguro de responsabilidad civil que cubre los gastos médicos y de tratamiento de las víctimas de accidentes de tránsito. Un aspecto crucial relacionado con la regulación de la conducción es la imposición de seguros obligatorios.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) fue establecido a través de la Ley 33 de 1986 y su reglamentación se formalizó mediante el Decreto 2544 de 1987. (Congreso de la República, 1986). Esta medida comenzó a tener efecto en abril de 1988 y se caracteriza por ser irrevocable, en Colombia, todos los vehículos deben estar cubiertos por el seguro obligatorio vigente, conocido como SOAT, el artículo 42 del código de tránsito destaca la obligación de que todos los vehículos en Colombia estén cubiertos por dicho seguro.

Este seguro es fundamental para garantizar que las víctimas de accidentes de tránsito reciban atención médica y compensación adecuada. Además, se alude a la responsabilidad civil que se aplica a la conducción de vehículos. Esta responsabilidad recae en quien tiene el control efectivo del vehículo al momento de causar daño y requiere la prueba del daño, la relación causal y la condición de guardián o custodio de la actividad peligrosa. (Palacios Sánchez, 2016, pp. 217-244).

La sentencia C-395-22 aborda el tema donde la Constitución hace referencia a la actividad aseguradora y se debate sobre lo que implica esta actividad, se reitera la regulación

del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito establece que las partes involucradas en este seguro son el tomador, quien paga el precio a cambio de obtenerlo, y el asegurador, que asume el riesgo cuando cuenta con la debida autorización legal para hacerlo.

Las personas aseguradas bajo el SOAT son las víctimas de accidentes de tránsito, lo que incluye al conductor del vehículo, esto abarca también a las víctimas de accidentes causados por vehículos automotores que no cuenten con seguro o que no estén identificados.

El monto que el tomador del SOAT paga para obtener la cobertura se denomina "prima", la formalización del contrato de seguros se conoce en términos legales como "póliza" y finalmente la entrega de la póliza se encuentra condicionada al pago de la prima, con algunas excepciones. Por lo general, la vigencia de cada póliza es de al menos un año, a menos que las regulaciones pertinentes establezcan lo contrario.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito se establece con el propósito principal de garantizar atención médica oportuna a las víctimas de accidentes de tránsito. Esto se realiza de acuerdo con las coberturas específicas que se definen en el Decreto 780 de 2016.

En este contexto, el artículo 192, numeral 2, del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero (EOSF) establece las funciones y objetivos del Soat, y todos ellos están orientados hacia la protección de las víctimas de accidentes de tránsito, no de quienes causan el accidente. Estas funciones y objetivos incluyen:

- Cubrir los costos relacionados con la muerte o daños corporales sufridos por las personas afectadas en el accidente, abarcando gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos, hospitalarios, así como incapacidades permanentes. Además, se incluyen los gastos funerarios y los generados por el transporte de las víctimas a las instalaciones de atención médica.

- Garantizar la atención de todas las víctimas de accidentes de tránsito, incluso en situaciones en las que los vehículos involucrados no estén asegurados o no puedan ser identificados, lo que también incluye al conductor del vehículo correspondiente
- Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de servicios de urgencia dentro del sistema nacional de salud.
- Promover y difundir la importancia del seguro a través de la operación del sistema de Soat a cargo de entidades aseguradoras que cumplan de manera responsable y oportuna con sus obligaciones.

Por tanto, todas las coberturas del Soat se centran en proporcionar protección a las víctimas de accidentes de tránsito.

De acuerdo con varios autores y con la Superintendencia Financiera de Colombia, la naturaleza jurídica del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) se clasifica como un seguro de accidentes personales, y no como un seguro de responsabilidad. Esta clasificación se basa en la normativa colombiana y en la interpretación de la Superintendencia Financiera, la entidad ha explicado que el Soat es un seguro de personas, y a través de él se busca transferir a las aseguradoras, dentro de los límites establecidos por la ley y el Gobierno Nacional, los efectos adversos resultantes de la muerte, la enfermedad o la incapacidad de las personas víctimas de accidentes de tránsito.

En esencia, el Soat es un seguro de accidentes personales, ya que su cobertura se centra en los efectos desfavorables derivados de los daños corporales sufridos por las personas en accidentes de tránsito. Estos eventos son causados por la acción repentina de una causa externa, según lo establece la normativa. (León, 2009).

En consecuencia, según la legislación vigente en Colombia, la jurisprudencia y la doctrina especializada, el Soat se considera un seguro de accidentes personales. Además, es importante destacar que los valores reconocidos bajo este seguro no dependen de la determinación de la responsabilidad del propietario o conductor del vehículo asegurado en el accidente.

De la misma manera el seguro de todo riesgo y el SOAT no son equivalentes, ya que tienen diferencias significativas en su naturaleza y obligatoriedad, mientras que el SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) es de carácter obligatorio para todos los conductores a nivel nacional, el seguro de todo riesgo es opcional y depende de la elección individual de cada conductor. En contraste, el seguro contra todo riesgo es una póliza opcional que los propietarios de vehículos pueden adquirir voluntariamente. Este tipo de seguro ofrece una cobertura más amplia, que incluye no solo accidentes de tránsito, sino también daños al vehículo por colisiones, robo, vandalismo, incendio y otros eventos.

Actualmente en relación al tema de los seguros se debate que se ha planteado una propuesta por Gustavo Morales Cobo, presidente de Fasecolda, en Caracol Radio. En lugar de considerar la eliminación del Soat, la propuesta sugiere la implementación de un mecanismo que permita a las personas sin este seguro, pero que requieran atención médica después de un accidente, reembolsar al Gobierno por los servicios brindados por las entidades de salud.

La lógica detrás de esta sugerencia es incentivar la adquisición del seguro obligatorio, ya que sería más beneficioso desde el punto de vista económico tener el Soat que reembolsar al Estado por los servicios médicos. Además, se argumenta que desistir del Soat podría generar pérdidas para el Estado, ya que, según datos proporcionados, en 2022 las empresas aseguradoras pagaron alrededor de \$3,6 billones al Estado por la cobertura de gastos y accidentes de tránsito amparados por el Soat.

Como segunda medida en esta propuesta, se plantea que el costo del Soat sea proporcional al riesgo, es decir, que las personas que enfrenten un mayor riesgo paguen una tarifa más alta. Esta idea busca abrir un debate sobre cómo ajustar el costo de los seguros, especialmente para los motociclistas, considerando los riesgos asociados a sus actividades en las vías del país. (Mora, 2023).

CAPÍTULO 3 EXAMINAR LA RESPONSABILIDAD PENAL DESDE LA CULPA COMO MODALIDAD FRECUENTE DE CONDUCTA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

La concepción de la responsabilidad, tal como la interpretaron los juristas romanos, nos lleva a un punto de partida esencial en nuestra exploración de la responsabilidad penal. Para los romanos, la responsabilidad recae sobre el 'haborator', aquel que detentaba material y permanentemente un bien, independientemente de su relación jurídica o de hecho con dicho bien. Esta responsabilidad se aplicaba sin importar si él mismo había llevado a cabo la conducta en cuestión o si había sido su hijo, esclavo, huésped u otra persona. Tampoco se consideraba relevante si la conducta había sido intencional, culposa o involuntaria.

Este supuesto de responsabilidad en el derecho romano se configuró como un mecanismo esencial para salvaguardar la seguridad de las personas, a medida que exploramos las raíces y la evolución de la responsabilidad penal, es crucial alcanzar a entender cómo esta perspectiva histórica sobre la responsabilidad ha influido en la concepción moderna de la responsabilidad penal y cómo se ha adaptado a lo largo de los siglos para abordar los desafíos contemporáneos en la protección de la sociedad y los derechos individuales. (Solarte, 2004)

La relación entre las modalidades de conducta y la incidencia en accidentes de tránsito está directamente relacionada con la forma en que se evalúa y determina la responsabilidad penal de los conductores involucrados en estos incidentes, de esta manera es esencial abordar el concepto de tipicidad en el ámbito del derecho penal, el artículo 10 del Código Penal

establece claramente que la ley penal debe definir de manera precisa y explícita las características esenciales de los delitos.

Esto se relaciona directamente con el principio de legalidad, que establece que solo las conductas expresamente tipificadas como delitos por la ley pueden considerarse como punibles. En otras palabras, si una acción específica no está claramente definida como delito en la ley, se considera legal.

Para que se configure la responsabilidad penal, es esencial según el código penal colombiano que la conducta negligente o imprudente del conductor sea la causa directa de consecuencias graves, como la muerte o lesiones personales de terceros. Esto implica establecer una relación causal entre la conducta del conductor y el resultado dañino.

En la mayoría de los sistemas legales y en Colombia la responsabilidad penal en un accidente de tránsito se basa en el elemento de la culpa, lo que significa que el conductor adquiere la atribución del daño o de no tenerla igual su falta de diligencia o cuidado resultó en el accidente y sus consecuencias.

En el análisis de la tipicidad en un juicio penal, se busca determinar si la conducta del acusado se ajusta a la descripción de un delito en particular. Este análisis consta de dos etapas:

- La primera se enfoca en evaluar externamente la conducta del individuo para determinar si encaja en la categoría de un delito específico.
- La segunda etapa se centra en determinar bajo qué modalidad se llevó a cabo la conducta: ya sea con intención (dolo) primer grado/directo o segundo grado/indirecto, negligencia (culpa) culpa con representación o sin representación y preterintención.

La regla general es que se consideran con culpa, es decir, que la persona actuó de forma no intencionada. Sin embargo, existen excepciones, especialmente cuando se trata de conductas dolosas o preterintencionales. Estas últimas solo pueden ser castigadas por la ley en situaciones específicas que así lo indiquen. (Zaffaroni, Alajia, y Slokar, 2003).

Para Zaffaroni cuando una conducta es dolosa, significa que la persona sabía lo que estaba haciendo y lo hizo a propósito. Por otro lado, cuando se trata de una conducta culposa, implica que la persona no tenía la intención de causar daño, pero actuó de manera negligente o descuidada, lo que llevó a un resultado dañoso, por último, la conducta preterintencional es una especie de punto intermedio entre la imprudencia y la intención. En este caso, la persona no buscaba directamente el resultado, pero era consciente de que podría ocurrir y, a pesar de ello, actuó de todas formas.

Esta distinción es crucial, ya que con la clasificación de las modalidades de conducta se hará la evaluación de la pena que se impondrá en caso de condena y ser responsable.

Ahora bien, según el artículo 22 del Código Penal colombiano:

“ DOLO. 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.”

La sala penal de la corte suprema de justicia frente a la conducta dolosa estableció que existen dos clases de dolo en una conducta penal, en primer lugar, se hace referencia al "dolo directo", que ocurre cuando una persona no solo está consciente de los hechos que constituyen una infracción penal, sino que también busca activamente que esos hechos ocurran de manera intencional.

En segundo lugar, se menciona el "dolo indirecto" o "dolo de segundo grado", también conocido como "dolo de consecuencias necesarias". Este tipo de dolo se produce cuando una persona, aunque no busca directamente la comisión de la infracción penal, es consciente de los hechos y entiende que la realización de una acción conlleva de manera necesaria la comisión de la infracción penal, y a pesar de ello, decide llevar a cabo la acción.

En el contexto de un accidente de tránsito, esto significa que un conductor puede ser considerado culpable de manera dolosa si conocía las normas de tránsito que estaba infringiendo y tenía la intención deliberada de llevar a cabo esas acciones, incluso si sabía que podrían resultar en un accidente. Por ejemplo, si un conductor conoce que está en estado de embriaguez o bajo los efectos de las drogas y decide conducir de todas formas, esta conducta podría ser considerada dolosa, ya que el conductor tenía pleno conocimiento de su estado y de los riesgos asociados.

Además, el artículo menciona que la conducta también puede ser considerada dolosa cuando la realización de la infracción penal ha sido prevista como probable y se deja librada al azar. En un accidente de tránsito, esto se refiere a situaciones en las que un conductor anticipa que sus acciones pueden causar un accidente, pero continúa de manera imprudente sin tomar medidas para evitarlo, la conducta del conductor fue consciente y deliberada, a pesar de la previsión de las consecuencias.

De la misma el código penal colombiano en el artículo 23 del código penal colombiano define lo que constituye una conducta culposa en el contexto de la responsabilidad penal, considerando una conducta con culpa cuando el resultado típico de una infracción penal ocurre como resultado de la falta de cuidado del agente y este debería haber previsto este resultado debido a su previsibilidad. Además, se considera culposa si, a pesar de haber previsto este resultado, el agente confió en que podría evitarlo.

Esta definición implica que un conductor puede ser considerado culpable de manera culposa si el resultado típico de un accidente, como lesiones o daños materiales, es el producto directo de su falta de cuidado y debería haber previsto que esto era previsible que es la modalidad más frecuente. Por ejemplo, si un conductor excede el límite de velocidad en una zona residencial y atropella a un peatón, y era razonablemente previsible que una velocidad excesiva por los límites que se deben manejar en un barrio podría resultar en un accidente de este tipo, su conducta podría ser considerada culposa.

Se establece como fundamento de la responsabilidad penal la culpabilidad, por esta razón, en el contexto de los accidentes de tránsito, que forman parte de actividades potencialmente peligrosas, debemos comprender que todo se conformará a través de una presunción de culpa.

Dicha presunción que se hace solo puede ser desafiada mediante la presentación de pruebas que demuestren circunstancias excepcionales o causas externas que hayan contribuido al accidente y eximan al acusado de responsabilidad penal, esto se hace desde un proceso como se instituye en la Sentencia C-387 de 2014 con el Magistrado Ponente Jorge Iván Palacio Palacio, se establece que el proceso penal se compone de tres etapas principales: la indagación, la investigación y el juicio. Además, hay dos etapas intermedias o de transición, que son la audiencia de formulación de acusación y la audiencia preparatoria. Este modelo de proceso penal se caracteriza por llevarse a cabo a través de un juicio oral, público y con inmediación de las pruebas. Es un proceso contradictorio y concentrado, que garantiza todas las protecciones procesales de la persona involucrada, donde se determinará si es o no culpable o responsable de algo y tendrá la facultad de actuar el acusado desde el proceso. (Corte Constitucional de Colombia, 2014).

Según la corte suprema de justicia la distinción notable entre el dolo eventual o indirecto y la culpa con representación es la intención pese a las posibilidades, aunque los dos parten de la misma presunción de no querer el resultado pero se es consciente de que puede suceder, por lo tanto radica en que, en el segundo caso de la culpa con representación, el individuo, a pesar de tener en mente la posibilidad de que ocurra un acto ilícito, descarta la idea de que dicho resultado ilegal realmente suceda porque confía en que será evitado. Esto significa que, en la culpa con representación, el sujeto reconoce la probabilidad de un evento delictivo, pero decide no aceptar que efectivamente se materialice, y en el dolo eventual se da cuando se da al azar el resultado. (Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, 1987).

La Ley 599 de 2000 respalda esta distinción a través de la teoría de la probabilidad, por lo tanto, para la ley mencionada se considera que existe dolo eventual cuando una persona realiza una acción a pesar de creer que es probable que resulte en una consecuencia típica, y se considera que hay culpa cuando esa probabilidad se percibe como poco probable. En otras palabras, la determinación de si alguien actuó con dolo eventual depende de si esa persona tuvo la conciencia de que el resultado antijurídico era probable y, a pesar de ese conocimiento, mostró total indiferencia.

Autores como FONTÁN BALESTRA consideran lo siguiente al respecto:

La culpa es consciente o con representación cuando el autor representa el resultado de su acto, pero no asiente en él sino que confía en que no ha de producirse y en esa inteligencia obra. La creencia de que el hecho no se producirá, como circunstancia decisiva del obrar, es lo que separa esta forma de culpa del dolo eventual...en el dolo eventual y en la culpa consciente se representa la posibilidad del resultado...el elemento previsión aproxima en esos grados las dos formas de la culpabilidad: los separa el asentimiento (...) No hay dolo sin asentimiento. En la culpa consciente, en cambio, no media nunca asentimiento (Macedo, s. f.)

- **Análisis del Caso SP17436-2015:**

Este proceso se inicia porque se discute la calificación del delito en el que un individuo, JJFM, accionó un arma de fuego y causó la muerte de una persona. Las instancias judiciales previas habían calificado este acto como un homicidio agravado con dolo eventual, argumentando que el acusado tenía conocimientos especiales sobre el uso de armas de fuego y sabía que no debía jugar con ellas.

El recurrente argumenta que esta calificación es incorrecta y que el acto debe considerarse como homicidio culposo. Se basa en que el acusado, aunque sabía que su acción era peligrosa, no tenía la intención de causar daño, sino que actuó de manera imprudente al creer erróneamente que el arma estaba descargada.

El tribunal de casación sostiene que para establecer el dolo eventual, es necesario que el autor no sólo sea consciente de la posibilidad de un resultado dañoso, sino que también deje la producción de ese resultado al azar. En este caso, el acusado actuó bajo una creencia equivocada de que controlaba la situación al descargar el arma de fuego de manera incorrecta. Esto, según el tribunal, se ajusta más a una conducta culposa que a dolo eventual, de esta misma manera argumenta que los conocimientos especiales del acusado en el manejo de armas no son suficientes para atribuir dolo eventual, ya que no demostró una intención consciente de causar daño. Además, señala que el dolo eventual implica tanto un conocimiento como una voluntad de causar el daño, y en este caso, no se pudo establecer una voluntad de ese tipo en el acusado.

¿Qué se determina en el caso?

Se determina que JJFM no actuó con dolo eventual, es decir, no tenía la intención consciente de lesionar el bien jurídico, sino que su conducta se ajusta a un homicidio culposo,

en el que no buscó causar daño, pero actuó de manera imprudente. Por lo tanto, la pena que se le había impuesto por homicidio agravado con dolo eventual se considera inapropiada y desproporcionada.

La Corte establece que no existen razones político-criminales ni relacionadas con los fines de la pena que justifiquen la atribución de dolo eventual en este caso.

Decisión del caso:

La Corte decide casar parcialmente la sentencia de segunda instancia y declara a JJFM como autor responsable del delito de homicidio culposo, conforme al artículo 109 del Código Penal.

Salvamento de voto distinción entre dolo eventual y culpa consciente:

El Magistrado Fernando Alberto Castro Caballero emite un salvamento de voto en el caso discutido en relación con la distinción entre dolo eventual y culpa consciente en un caso de homicidio. Resalta sus diferencias con la decisión mayoritaria y argumenta que el caso debería haber sido calificado como homicidio culposo en lugar de homicidio doloso eventual.

El Magistrado argumenta lo siguiente:

Distingue entre el dolo eventual y la culpa consciente: Señala que tanto el dolo eventual como la culpa consciente suponen un elemento común, que es la representación del resultado típico o, más específicamente, el conocimiento de que la conducta es capaz de producir dicho resultado.

La teoría de la probabilidad: Afirma que, de acuerdo con la legislación penal vigente desde la Ley 599 de 2000, se adopta la teoría de la probabilidad, que enfatiza el elemento cognitivo (conocimiento de la probabilidad de que ocurra el resultado) sobre el elemento volitivo (la voluntad de evitar el resultado).

Rechazo de la tesis de la actitud interna: Señala que las tesis que intentan distinguir entre dolo eventual y culpa consciente a partir de la voluntad activa de evitación del daño enfrentan objeciones y no son ampliamente reconocidas como criterios generales para hacer esta distinción. Además, estas tesis no son consistentes con la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, que aboga por la teoría de la probabilidad.

El Magistrado concluye que, en el caso en cuestión, el acusado no podía considerar que controlaba los factores de riesgo de su acción y que, por lo tanto, su conducta debe ser considerada como dolosa, aunque no haya deseado expresamente el resultado (dolo eventual).

Conclusión de estudio del caso:

Encontramos que la teoría de la "decisión a favor de la posible lesión de bienes jurídicos," de la cual habla el autor Claus Roxin, tiene como objetivo diferenciar el dolo eventual de la culpa con representación. Según esta teoría, si alguien incorpora en sus consideraciones la posibilidad de que ocurra una conducta que reconoce como posible, y esta posibilidad no lo disuade de seguir adelante con su plan, entonces esa persona ha tomado conscientemente la decisión, aunque solo sea para el caso eventual, de actuar en contra del bien jurídico protegido por el tipo penal correspondiente.

No obstante, esta teoría ha sido objeto de críticas, especialmente por parte de expertos en derecho penal, debido a que amplía de manera arbitraria el concepto psíquico de "decisión" al aplicarlo en situaciones en las que el agente no deseaba un resultado específico. Además,

se argumenta que es complicado verificar internamente la decisión de una persona en tales circunstancias.

A pesar de la teoría de la decisión a favor de la posible lesión de bienes jurídicos, el Magistrado Eugenio Fernández Carlier no considera que sea adecuada para respaldar la conclusión de la mayoría de la Sala en este caso particular. Desde su perspectiva, la decisión del acusado de disparar un arma de fuego sin seguir los protocolos adecuados y su creencia de que el arma no estaba cargada no demuestran que haya decidido conscientemente actuar en contra del bien jurídico. En cambio, opina que su conducta debería ser clasificada como imprudente, de acuerdo con la teoría de la probabilidad, en lugar de como dolo eventual.

Teniendo en cuenta como última modalidad de conducta se examina el artículo 24 del Código Penal, se establece que una conducta es considerada como preterintencional cuando el resultado de dicha conducta, aunque previsible, va más allá de la intención original del agente.

Es importante notar que este concepto excluye cualquier tipo de resultado que pueda atribuirse al caso fortuito, ya que el caso fortuito siempre es imprevisible o inevitable. También excluye los casos de dolo eventual, donde el autor, al ser consciente de la probabilidad de que ocurra un resultado dañino, actúa de todos modos, aceptando o dejando al azar ese resultado. En el dolo eventual, el resultado no excede el propósito del agente, ya que lo acepta o lo considera como una posibilidad al actuar conscientemente del riesgo que implica.

En el contexto de la responsabilidad penal y el nacimiento de la responsabilidad por una conducta, es esencial tener en cuenta que la extinción de la acción penal tal como lo establece el artículo 80 de la Ley 906 de 2004, implica que los efectos de cosa juzgada se aplicarán al caso, esto significa que, una vez que la acción penal ha sido extinguida, no se puede volver a llevar al acusado ante un juez por los mismos cargos, sin embargo, es importante resaltar que esta extinción no necesariamente se extiende a la acción civil derivada de un acto injusto.

En situaciones como los accidentes de tránsito por lo tanto se presenta una relación donde se tiene en cuenta que la absolución o extinción de la acción penal no exime automáticamente al responsable de los daños civiles causados durante el accidente. En otras palabras, aunque un individuo pueda ser absuelto de la responsabilidad penal por el accidente, aún podría ser considerado responsable de los daños civiles si se demuestra adecuadamente su culpabilidad en relación con estos daños y la determinación de la responsabilidad puede variar según la carga de la prueba y los detalles específicos del caso. (Corte Suprema de Justicia, 2019)

CAPÍTULO 4. LA RELACIÓN ENTRE LA RESPONSABILIDAD PENAL EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y OTRAS FORMAS DE RESPONSABILIDAD, COMO LA CIVIL EXTRA CONTRACTUAL O SEGUROS, SUS DIFERENCIAS.

La responsabilidad civil es un concepto fundamental en el derecho que se refiere a la obligación de una persona o entidad (llamada "responsable") de reparar o compensar los daños y perjuicios causados a otra persona (llamada "perjudicada") como resultado de una acción u omisión que constituye un incumplimiento de una obligación legal o contractual.

Según el jurista español Luis Díez-Picazo, quien en su obra "Fundamentos del Derecho Civil Patrimonial" define la responsabilidad civil como: "La responsabilidad civil se da cuando una persona, por acción u omisión voluntaria o negligencia, causa un daño a otra y, consecuentemente, está obligada a repararlo." (Díez-Picazo, 1996)

Esta definición subraya la idea central de que la responsabilidad civil implica la obligación de reparar un daño causado a otra persona debido a un comportamiento indebido o una infracción de una obligación legal o contractual.

En el contexto de la responsabilidad legal en asuntos civiles y penales se relacionan los artículos 2341 del código civil colombiano y el artículo 25 del Código Penal, de esta manera:

ARTICULO 2341. <RESPONSABILIDAD EXTRA CONTRACTUAL>. El que ha cometido un delito o culpa, que ha inferido daño a otro, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena principal que la ley imponga por la culpa o el delito cometido.

Establece el artículo que si alguien comete un delito o actúa negligentemente y causa daño a otra persona, tiene la obligación de indemnizar a la víctima por esos daños. Esta indemnización es independiente de cualquier pena o sanción penal que el infractor pueda enfrentar.

Por otro lado, el artículo 25 se refiere a las "acciones originadas por la conducta punible", teniendo que "Toda conducta punible origina acción penal y puede originar, entre otras, acción civil." (Congreso de la República, 2000))

De ese modo, indica que cualquier conducta punible da lugar a una acción penal y puede, entre otras cosas, también dar lugar a una acción civil. En otras palabras, cuando se comete un delito, no solo se desencadena un proceso penal, sino que la parte perjudicada tiene el derecho de buscar una reparación civil adicional por los daños sufridos como resultado de la conducta delictiva.

Siendo así, la responsabilidad civil puede adoptar diferentes formas: contractual, extracontractual o legal. La responsabilidad civil contractual se refiere a la obligación de asumir las consecuencias cuando alguien incumple un deber acordado de antemano. Por ejemplo, cuando se firma un contrato y una de las partes no cumple con lo acordado.

La responsabilidad civil extracontractual, también conocida como aquiliana, se relaciona con las obligaciones de responder por los daños causados cuando alguien comete un acto o

conducta que viola un deber general de comportamiento, no regulado por acuerdos previos. Esto se refiere a situaciones en las que no hay un contrato específico en juego, pero aún existe la responsabilidad de reparar daños si se causa un perjuicio a otro. Por último, la responsabilidad civil legal se basa en disposiciones legales explícitas y vinculantes.

En el contexto penal, generalmente nos enfocamos en la responsabilidad civil extracontractual como se puede ver en la relación de los artículos mencionados anteriormente (2341 c.c), ya que es la que se relaciona con actos ilícitos en un accidente de tránsito, por ejemplo. La responsabilidad contractual generalmente no se discute en el proceso penal, a menos que se trate de la obligación de indemnización, que puede involucrar a las compañías de seguros a través de llamamientos en garantía. Además, la responsabilidad civil extracontractual puede ser directa o indirecta, dependiendo de quién esté involucrado y cómo se afecten a terceros en el proceso. (Mazeaud *et al*, 1977, p. 49) (Creus, 1995, p. 11)

- **SENTENCIA SP 3736-2021 DE 25 DE AGOSTO DE 2021**

La sala penal del Tribunal del Distrito Judicial de Bogotá, emitió una decisión el 13 de agosto donde se destacó la importancia de presentar una demanda civil de manera precisa dentro de un proceso penal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 48 del Código de Procedimiento Penal (C.P.P.):

Artículo 48. Trámite. La solicitud debe ser debidamente sustentada y a ella se acompañarán los elementos cognoscitivos pertinentes. El superior tendrá tres (3) días para decidir mediante auto contra el cual no procede recurso alguno. El juicio oral no podrá iniciarse hasta tanto el superior no lo decida. El juez que conozca de la solicitud rechazará de plano la que no cumpla con los requisitos exigidos en esta disposición.

En términos sencillos, la sentencia resalta que al interponer una demanda civil en un caso penal, es crucial especificar claramente el tipo de responsabilidad en la que se basa la solicitud de indemnización. Tanto los aspectos factuales como los legales que respaldan esta reclamación deben estar debidamente identificados. Esto se debe a que, en un contexto de justicia dispositiva, el demandante tiene la responsabilidad de señalar de manera precisa el tipo de fallo civil que busca en el marco del proceso penal.

El artículo 25 del Código de Procedimiento Penal de 2000 (Ley 600 de 2000) afirma que “toda conducta punible origina acción penal y puede generar, entre otras, acción civil”. Esto significa que la simple realización de una conducta punible no necesariamente conlleva automáticamente una acción civil para indemnización, es decir, la obligación de compensar a alguien. Lo que realmente importa, es comprobar que ha habido un daño real.

Sin embargo un ejemplo de coexistencia de ambas responsabilidades sería cuando un acto ilegal provoca daño y, al mismo tiempo, está tipificado como un delito según la ley, como el caso de un homicidio, se considera que existe una doble naturaleza, tanto penal como civil. Esto significa que se puede buscar la reparación por el daño tanto en el contexto de un proceso penal como en uno civil, ya sea de manera conjunta o por separado.

Dentro de la discusión que se centra en la existencia de la responsabilidad penal y civil a partir de un accidente de tránsito se establece el plazo de caducidad de las acciones legales, donde, según Alessandri (como se citó en Gaviria, 2005), la acción penal ordinariamente expira en el tiempo máximo de privación de libertad que corresponde al delito específico. En el caso de la acción civil dirigida contra una persona penalmente responsable que se presenta dentro del proceso penal, también caduca en el mismo período que la acción penal, si no se hace dentro del mismo proceso penal, se dará la prescripción dentro de los términos señalados al efecto por el código civil.

Sin embargo, si se busca una acción civil por separado, fuera del contexto del proceso penal, entonces el plazo de prescripción seguirá las pautas establecidas en el Código Civil. Además, este código también establece los plazos de prescripción de las acciones civiles cuando se busca responsabilidad únicamente patrimonial por daños causados.

CONCLUSIÓN

A lo largo de este estudio, hemos explorado en detalle el complejo tema de la responsabilidad penal en accidentes de tránsito y su relación con otras formas de responsabilidad. Hemos analizado conceptos clave, factores influyentes y teorías legales relevantes, y hemos considerado la importancia de los seguros en la actividad de conducción.

Este análisis integral nos ha proporcionado una comprensión más profunda de la intersección entre la responsabilidad penal en accidentes de tránsito y otras formas de responsabilidad. Hemos identificado cómo la teoría de las actividades peligrosas puede influir en la imputación de responsabilidad civil y penal, y cómo la culpa, tanto con representación como con dolo eventual, se convierte en una modalidad frecuente de conducta en los accidentes de tránsito.

También hemos reconocido la relevancia de los seguros en la actividad de conducción, resaltando su importancia para proteger a los conductores y a terceros afectados por accidentes de tránsito. Esta perspectiva subraya la necesidad de una gestión adecuada de riesgos y la eficacia de un sistema de seguros en este contexto.

En última instancia, esta investigación nos lleva a una comprensión más profunda de la responsabilidad penal en el contexto de los accidentes de tránsito y su relación con otras formas de responsabilidad. Al comprender las complejidades de este tema, podemos trabajar hacia sistemas legales y de seguros más efectivos que promuevan la seguridad vial y protejan

los derechos de todas las partes involucradas. La importancia de considerar factores como la teoría de las actividades peligrosas, la culpa y la gestión de seguros en la actividad de conducción se convierte en un enfoque integral para abordar la responsabilidad en accidentes de tránsito.

La distinción entre culpa con representación y dolo eventual en el contexto de accidentes de tránsito tiene un impacto significativo en la responsabilidad penal y civil de los involucrados. La culpa con representación se refiere a situaciones en las que una persona prevé la posibilidad de que su conducta pueda causar un daño, pero decide seguir adelante a pesar de esta previsión.

Por otro lado, el dolo eventual se produce cuando una persona acepta la posibilidad de que su acción pueda causar un daño y, a pesar de esta aceptación, sigue adelante con su conducta, de esta manera ambos conceptos son relevantes en casos de accidentes de tránsito, ya que pueden determinar si un conductor actuó de manera imprudente o negligente, o si tuvo una mayor conciencia de los riesgos involucrados.

En términos de responsabilidad penal, la distinción entre culpa con representación y dolo eventual puede influir en la gravedad de las sanciones impuestas a un conductor involucrado en un accidente de tránsito. Si se demuestra que un conductor actuó con dolo eventual, es decir, aceptó conscientemente el riesgo de causar daño, es más probable que se le impongan penas más severas, como prisión, multas significativas o restricciones de licencia más prolongadas. Por otro lado, si se demuestra que hubo culpa con representación, es decir, que el conductor previó el riesgo pero no lo aceptó de manera consciente, las sanciones pueden ser menos severas, pero aún pueden incluir castigos significativos.

En el ámbito de la responsabilidad civil, esta distinción también es crucial. Si un conductor actuó con dolo eventual y se causaron daños a terceros, es más probable que se le considere responsable de manera integral y se le exija pagar una compensación completa por los daños materiales y emocionales causados. Por otro lado, en casos de culpa con

representación, la responsabilidad civil puede ser compartida entre las partes involucradas en el accidente, lo que podría resultar en una distribución equitativa de la responsabilidad y de la compensación correspondiente.

El sentido de esta investigación radica en abordar la distinción problemática entre culpa con representación y dolo eventual en el contexto de accidentes de tránsito, particularmente desde la perspectiva de las personas comunes que a menudo se enfrentan a la dificultad de discernir entre estos dos términos. Esta dificultad se origina en la vida cotidiana, donde la toma de decisiones al volante a menudo se produce en situaciones de estrés y rapidez, lo que puede hacer que la diferencia entre actuar con culpa con representación o dolo eventual sea ambigua frente a un accidente de tránsito.

Para las personas normales que no son expertas en derecho o tienen conocimiento en el tema, la distinción entre estos conceptos puede parecer sutil y complicada, pueden sentir que su actitud como conductor, aunque importante, se evalúa de manera subjetiva y no siempre está claramente definida. La percepción de si un conductor aceptó conscientemente el riesgo de causar daño o simplemente actuó de manera negligente puede ser difusa y dependiente de múltiples factores.

Esta investigación busca abordar este desafío al explorar cómo las personas comunes y conductores muchas veces interpretan y comprenden la distinción entre culpa con representación y dolo eventual en el contexto de accidentes de tránsito. Al comprender las perspectivas y preocupaciones de quienes enfrentan esta ambigüedad en la vida real, se pueden desarrollar mejores enfoques legales y educativos que ayuden a aclarar estos conceptos y promover una mayor conciencia y responsabilidad en la conducción.

Una crítica válida al tema de la distinción entre dolo eventual y culpa con representación en el contexto de accidentes de tránsito es por lo tanto la percepción de que ambos conceptos que pueden parecer muy similares y, en la práctica, pueden ser difíciles de diferenciar de manera clara. Esta similitud puede dar lugar a debates y controversias en la aplicación de la ley

y en la determinación de la responsabilidad en casos reales, ya que la línea entre la culpa con representación y el dolo eventual puede ser borrosa y subjetiva.

En la vida cotidiana, es común que los conductores tomen decisiones en fracciones de segundo, sin la oportunidad de reflexionar detenidamente sobre las posibles consecuencias de sus acciones. En tales situaciones, la distinción entre actuar con culpa con representación o con dolo eventual puede ser confusa y cuestionable. Por ejemplo, en un accidente de tránsito, un conductor podría argumentar que, aunque sabía que su acción conllevaba cierto riesgo, no aceptó conscientemente la posibilidad de causar daño a otros, lo que lo llevaría a alegar culpa con representación en lugar de dolo eventual.

Esta falta de claridad en la distinción entre ambos conceptos puede dar lugar a desafíos legales y debates, lo que a su vez puede resultar en decisiones judiciales inconsistentes y la percepción de injusticia por parte de las partes involucradas.

Por lo tanto, es esencial que el sistema legal aborde este desafío de manera efectiva y mantenga métodos más precisos y consistentes para distinguir entre culpa con representación y dolo eventual en el contexto de accidentes de tránsito.

Durante el desarrollo de esta investigación se toma el caso Caso SP17436-2015 donde ha realizado una contribución significativa al tema de la distinción entre dolo eventual y culpa consciente en el contexto de la responsabilidad penal en casos de homicidio, se evidencia el debate que se ve cotidianamente como se ha nombrado antes. Al abordar la calificación del delito en el que el acusado, JJFM, disparó un arma de fuego y causó la muerte de otra persona, se ha destacado la importancia de analizar detenidamente los elementos psicológicos y la intención detrás de la conducta del acusado.

La decisión del tribunal de casación en este caso se basó en una distinción clara entre dolo eventual y culpa consciente. Se argumentó que, para establecer el dolo eventual, no solo debe existir la conciencia de la posibilidad de un resultado dañoso, sino también la voluntad de dejar la producción de ese resultado al azar. En este contexto, se evaluó que el acusado había

actuado bajo una creencia errónea de que controlaba la situación al descargar el arma de fuego de manera incorrecta, lo que se consideró más consistente con una conducta culposa que con dolo eventual.

Esta decisión y el análisis que la respalda han aportado claridad y orientación sobre cómo se deben diferenciar estas dos modalidades de conducta en el ámbito legal. Al destacar la importancia de considerar tanto los elementos cognitivos como los volitivos en la conducta de un acusado, se ha proporcionado un enfoque más sólido para la clasificación de delitos en casos similares.

Además, el salvamento de voto emitido por el Magistrado Fernando Alberto Castro Caballero, que argumentaba en contra de la decisión mayoritaria, ha enriquecido el debate sobre la distinción entre dolo eventual y culpa consciente. El Magistrado presentó una perspectiva que defendía la teoría de la "decisión a favor de la posible lesión de bienes jurídicos" como un criterio válido para hacer esta distinción, lo que ha contribuido a la discusión académica sobre el tema.

A lo largo del proceso de realizar esta tesis, he adquirido varios aspectos clave que enriquecen mi conocimiento en derecho penal y la teoría de la culpabilidad.

REFERENCIAS

Constitución Política de Colombia [Const]. Artículo 97. 20 de julio de 1991 (Colombia).

Sanmartín, J. (1998). Historia Antigua del Próximo Oriente: Mesopotamia y Egipto Ediciones AKAL.
https://books.google.com.co/books/about/Historia_Antigua_del_Pr%C3%B3ximo_Oriente.html?i=d=R2R1NrmUozkC&redir_esc=y

Bravo, G. (2008). HISTORIA DEL MUNDO ANTIGUO: UNA INTRODUCCIÓN CRÍTICA. Alianza Editorial.
<https://www.casadellibro.com.co/libro-historia-del-mundo-antiguo-una-introduccion-critica/9788420682723/1218311>

Beccaria, C. (1764). Tratado de los delitos y las penas. Editorial Heliasta S.R.L.
<https://criminologiacomunicacionymedios.files.wordpress.com/2013/08/beccaria-cesar-tratado-de-los-delitos-y-de-las-penas.pdf>

Ley 599 de 2000. CÓDIGO PENAL. (2000, 24 de julio). Congreso de la República. Diario oficial No 44.097.
http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0599_2000.html

Velásquez Velásquez, F. (2020). Fundamentos de derecho penal Parte General 3ª edición. Editorial Tirant lo Blanch.
<https://editorial.tirant.com/mex/libro/fundamentos-de-derecho-penal-parte-general-3-edicion-pri-mera-en-la-editorial-tirant-lo-blanch-fernando-velasquez-velasquez-9788413550725>

Revista Hechos mundiales (1970). La veloz historia del automóvil No 39. Santiago de Chile: Empresa Editora Zig-Zag. S.A.

<https://es.scribd.com/doc/27850796/Silabo-Historia-Del-Automovil>

Rachlis, E.(1967). Los primeros automóviles. La historia de los carruajes sin caballos desde el automóvil con cuerda de reloj de 1649, hasta el modelo "T" de Henry Ford. México: Editorial NOVARO S.A.

Ley 769 de 2000. Código Nacional de Tránsito. (2002, 13 de septiembre). Congreso de la República. Diario oficial No 44.932.

http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0769_2002.html

Sentencia de octubre 23 de 2001, expediente 6315. (2001, 23 de octubre). M.P: Carlos Ignacio Jaramillo.

Sentencia C-1090 de 2003. (2003, 19 de noviembre). M.P: Clara Inés Vargas Hernández.

<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2003/C-1090-03.htm#:~:text=El%20pasajero%20que%20sea%20sorprendido.un%20curso%20de%20seguridad%20vial>.

Palacios Sánchez, S. (2016) Seguros: temas esenciales. Ediciones : Universidad de La Sabana. *Biblioteca Nacional de Colombia*. pp. 217-244

<https://intellectum.unisabana.edu.co/bitstream/handle/10818/27795/Seguros.%20Temas%20esenciales%20%281%29.pdf?sequence=1>

León Castillo, C. (2009). ¿IVA en el soat?. *Revista Ibero–Latinoamericana de Seguros, Bogotá (Colombia), 31 (18):* 13-32. Pontificia Universidad Javeriana.

<https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/issue/view/31/>

Mora, K. (2023). Fasecolda propone que el monto del Soat se calcule según el riesgo de cada vehículo. Editorial La República.

<https://www.larepublica.co/finanzas/fasecolda-propone-que-el-monto-del-soat-sea-proporcional-al-riesgo-de-cada-vehiculo-3721463>

Solarte Rodríguez, A., (2004). Los actos ilícitos en el derecho romano. Universitas, (107), 692-746.

Zaffaroni, Alajia, y Slokar. (2003). Manual de Derecho Penal Parte General. <https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/2007/07/doctrina33426.pdf>

Sentencia C-387 de 2014 (2014, 25 de junio). M.P.: Jorge Iván Palacio Palacio. <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2014/C-387-14.htm>

Sentencia SP 17436 de 2015. (2015, 16 de diciembre). M.P: Eugenio Fernández Carlier. <https://www.cortesuprema.gov.co/corte/wp-content/uploads/relatorias/pe/b1feb2016/SP17436-2015.pdf>

Sentencia SP3736 de 2021. (2021, 25 de agosto.). Radicación n° 56190. Acta No 212. <https://view.officeapps.live.com/op/view.aspx?src=https%3A%2F%2Flijursanchez.com%2Fwp-content%2Fuploads%2F2022%2F02%2FSP3736-202156190.docx&wdOrigin=BROWSELINK>

Sentencia SC665 de 2019. Radicación n° 05001 31 03 016 2009-00005-01. M.P: Octavio Augusto Tejeiro. <https://www.cortesuprema.gov.co/corte/wp-content/uploads/relatorias/pe/b1feb2016/SP17436-2015.pdf>

Díez-Picazo, L. (1996). FUNDAMENTOS DEL DERECHO CIVIL PATRIMONIAL VOLUMEN PRIMERO INTRODUCCIÓN TEORÍA DEL CONTRATO. 6th edición. Thomson y Civitas. <https://libreria.tirant.com/es/actualizaciones/9788447041763.pdf>

Mazeaud, H. *et al.* (1977). Tratado teórico y práctico de la responsabilidad civil delictual y contractual, t. i, vol. i, Buenos Aires, ediciones Jurídicas europa-américa, p. 4.9

Creus, C. (1995). Reparación del daño producido por el delito, Santa Fe (Argentina), Rubinzal-Culzoni Editores, p. 11.

Gaviria, E. (2005). Responsabilidad civil y responsabilidad penal. XXVII Jornadas Internacionales de Derecho Penal. Bogotá, Universidad Externado de Colombia. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5312307.pdf>