

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD VALLE DEL MOMBOY
VICERRECTORADO ACADÉMICO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES
CARRERA DE DERECHO



**MECANISMOS JURÍDICOS PARA REGULAR LA CONDUCTA IMPRUDENTE DE
TRANSEÚNTES EN VÍAS PÚBLICAS.**

Presentado por:

BR., González Briceño Ronald Alexander C.I. V-26.123.019

TRUJILLO, 2022.

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
UNIVERSIDAD VALLE DEL MOMBOY
VICERRECTORADO ACADÉMICO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES
CARRERA DE DERECHO



**MECANISMOS JURÍDICOS PARA REGULAR LA CONDUCTA IMPRUDENTE DE
TRANSEÚNTES EN VÍAS PÚBLICAS.**

(Trabajo de Grado presentado como requisito para optar al Título de Abogado)

Presentado por:

BR., González Briceño Ronald Alexander **C.I.** V-26.123.019

TUTOR: PROF. ABG. Jiménez Briceño Ericka **C.I.** V-17.832.493

TRUJILLO, 2022.

UNIVERSIDAD VALLE DEL MOMBOY
VICERRECTORADO ACADÉMICO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE DERECHO



ACEPTACIÓN DEL TUTOR

Quien suscribe, **PROF. ABG. ESP. ERICKA JIMÉNEZ BRICEÑO**, titular de la Cédula de Identidad número **V.- 17.832.493**, por medio de la presente hago constar que acepto asesorar al estudiante, **RONALD ALEXANDER GONZÁLEZ BRICEÑO**, Cédula de identidad número **V-26.123.019**, con el carácter de Tutora en la elaboración del Trabajo de Grado titulado: **“MECANISMOS JURÍDICOS PARA REGULAR LA CONDUCTA IMPRUDENTE DE TRANSEÚNTES EN VÍAS PÚBLICAS”** para optar al título de Abogado.

Aceptación que se expide en la ciudad de Valera estado Trujillo a los veinticinco (25) días del mes de mayo del año dos mil veintidós (2022).

Prof. Abg. Esp. Ericka Jiménez Briceño

C.I. V.- 17.832.493

Tutor

Dedicatoria...

A ti hermano y Papá: Ricardo G., Orlando G. (Q.E.P.D)

*“La ausencia, nunca apagara el recuerdo de lo grande que
soñábamos, espero nunca defraudarlos”.*

A ti Abuela: María B.

“Gracias por creer en mi”.

A ti Mama y hermano: Yaquelin B., Yeferson B.

*“Aún queda mucho por demostrarles que con disciplina
podemos alcanzar el éxito”.*

Agradecimientos...

A Dios mi fiel amigo.

A ti Abuela, familiares y amigos.

*A la Universidad Valle del Momboy, por la oportunidad
brindada*

*A la División de Biblioteca y Publicaciones, (F.C.J.P.S),
agradezco a los colaboradores por su orientación y
asistencia.*

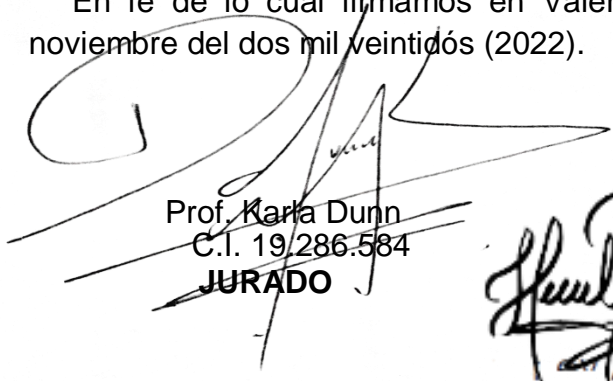


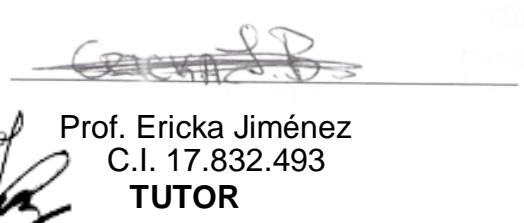
VICERRECTORADO ACADÉMICO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES


VEREDICTO

Nosotros, **Prof. Karla Dunn, Prof. Hecney Ramírez y Prof. Ericka Jiménez**, designados como miembros del Jurado Examinador del Trabajo de Grado titulado **“MECANISMOS JURÍDICOS PARA REGULAR LA CONDUCTA IMPRUDENTE DE TRANSEÚNTES EN VÍAS PÚBLICAS”** que presenta el bachiller: **RONALD ALEXANDER GONZÁLEZ BRICEÑO**, portador de la C.I. N° **26.123.019**, nos hemos reunido para revisar dicho trabajo y después de la presentación, defensa e interrogatorio correspondiente lo hemos calificado con: veinte **(20)** puntos, de acuerdo con las normas vigentes dictadas por el Consejo Universitario de la Universidad Valle del Momboy, referente a la evaluación de los Trabajos de Grado para optar al título de abogado.

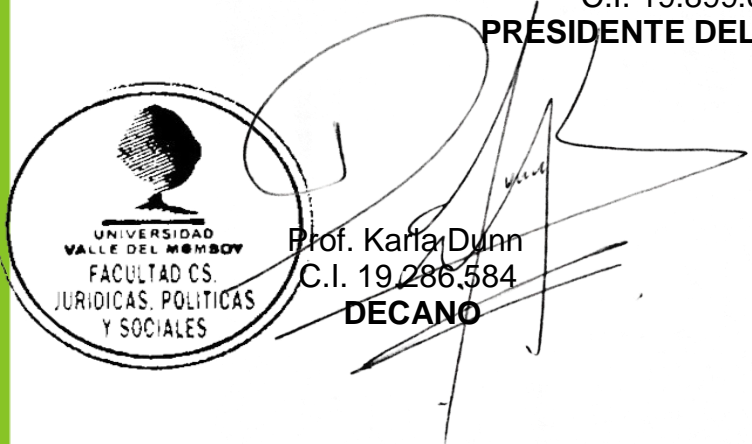
En fe de lo cual firmamos en Valera a los ocho (08) días del mes de noviembre del dos mil veintidós (2022).

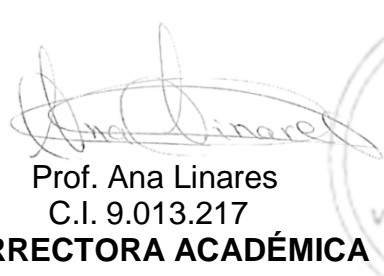

Prof. Karla Dunn
C.I. 19.286.584
JURADO


Prof. Ericka Jiménez
C.I. 17.832.493
TUTOR



Prof. Hecney Ramírez
C.I. 19.899.623
PRESIDENTE DEL JURADO


Prof. Karla Dunn
C.I. 19.286.584
DECANO


Prof. Ana Linares
C.I. 9.013.217
VICERRECTORA ACADÉMICA



ÍNDICE DE CONTENIDO

	Pág.
ACEPTACIÓN DEL TUTOR	III
DEDICATORIA	V
AGRADECIMIENTOS	VI
VEREDICTOS	VII
ÍNDICE GENERAL	VIII
ÍNDICE DE CUADROS	XI
RESUMEN	XII
INTRODUCCIÓN	1
 CAPÍTULO I – EL PROBLEMA	
• Planteamiento del Problema	4
○ Formulación del Problema.....	9
○ Hipótesis	9
• Objetivos de la Investigación	10
○ Objetivo General	10
○ Objetivos Específicos	10
• Justificación	10
• Delimitación	12

CAPÍTULO II – MARCO DE REFERENCIA

- Estado del Arte -----14

- Marco Conceptual
 - Tránsito----- 17
 - Elementos de tránsito----- 18
 - Concepto del accidente de tránsito----- 21
 - Causas de accidentes de tránsito provocados por peatones----- 22
 - Algunas condiciones de riesgo del peatón en las vías----- 23
 - Responsabilidad civil----- 25
 - Responsabilidad penal----- 25
 - Responsabilidad del peatón-----26
 - Responsabilidad de la Administración Pública----- 26

- Marco Teórico
 - La Teoría de la Equivalencia de Condiciones----- 30
 - La Teoría de la Causa Eficiente----- 30
 - La Teoría de la Causalidad Adecuada----- 31
 - La Teoría de la Imputación Objetiva----- 31

Riesgo permitido-----	33
Principio de Confianza-----	33
Prohibición de Regreso-----	34
○ Acciones u omisiones culposas producidas en el Ámbito del Transporte y la seguridad vial-----	35
○ Valoración del Hecho aplicado a la teoría de la Imputación Objetiva-----	36
○ Criterio Jurisprudencial en Venezuela-----	37
○ El hecho de la víctima -----	39
• Marco Jurídico	
○ Legislación nacional-----	39
○ Legislación comparada-----	46
• Marco Contextual -----	50

CAPÍTULO III – MARCO METODOLÓGICO

• Tipo de Investigación -----	52
• Diseño de Investigación -----	53
• Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos -----	54
• Métodos y Técnicas de Análisis de la Información -----	55

- Procedimiento aplicado a la investigación ----- 56

CAPÍTULO IV – ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS RECOLECTADOS

- Análisis e interpretación a los Objetivos específicos ----- 57

CAPÍTULO V – CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

- Conclusiones----- 64

- Recomendaciones ----- 67

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS ----- 69

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1: Teorías analizadas por la Jurisprudencia para determinar la responsabilidad por culpa-----	58
Cuadro N° 2. Marco legal de Derecho Comparado-----	59
Cuadro N° 3. Conclusiones de Estudios previos-----	61
Cuadro N° 4, Legislación vigente en Venezuela que regula la seguridad vial-----	62

UNIVERSIDAD VALLE DEL MOMBOY
VICERRECTORADO ACADÉMICO
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE DERECHO

**MECANISMOS JURÍDICOS PARA REGULAR LA CONDUCTA IMPRUDENTE DE
TRANSEÚNTES EN VÍAS PÚBLICAS**

Autor. González Briceño Ronald A.
Tutor. Abg. Jiménez Briceño Ericka
Año. 2022

RESUMEN

El avance jurídico en la actualidad es un fenómeno impredecible, por lo que la presente investigación recoge distintos mecanismos jurídicos de trascendencia penal, aspectos considerados menesteres por la doctrina, la jurisprudencia y sistema jurídico penal de distintos países, enfoques propios que sin duda alguna deben ser adaptados en el sistema jurídico de la República Bolivariana de Venezuela, aspectos acerca de la responsabilidad penal de transeúntes por accidentes de tránsito terrestre, los objetivos son comparar y analizar los distintos enfoques de países que desarrollan la problemática jurídica, en la que los peatones convergen en responsabilidad penal por accidentes de tránsito, además determinar si existe alguna teoría nacional que permita adaptar este hecho como un delito típico, antijurídico, culpable e imputable, en razón de esto, el análisis de las bases jurídicas de derecho comparado y la efectividad aplicada. Para ello se abordó la metodología de una investigación bibliográfica que según Palella y Martins, (2012), se fundamenta en la revisión sistemática, rigurosa y profunda de material documental de cualquier clase. De igual manera el enfoque de la investigación es Documental, “es un proceso basado en la búsqueda, recuperación y análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales (...)”. (Arias, 2012, p.27). La información recopilada fue analizada e interpretada a través de la técnica de análisis de contenido, partiendo de teorías establecidas, o sea, Leyes, la doctrina y la jurisprudencia que guardan relación con el fenómeno estudiado. Al respecto se concluyó que la Ley de Tránsito, debe adaptarse a la realidad jurídica penal requerida, tarea que tiene el sistema legislativo nacional. Se determinó la existencia de la teoría de la Imputación Objetiva en nuestra jurisprudencia que, sin duda alguna, debe tomarse en consideración en los delitos de tránsito terrestre.

Palabras Clave: Accidentes de tránsito, Responsabilidad Penal, Peatón, delitos de tránsito, Imputación Objetiva.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad se revela un cambio en las diversas legislaciones a nivel mundial, fenómeno que muestra los avances de instituciones e instrumentos jurídicos, necesarios para regular la conducta humana, aspectos que deben considerarse de alguna u otra manera menesteres en diferentes países, al igual que en nuestra legislación, idóneos e influyentes en el sistema jurídico penal para determinar la responsabilidad por accidentes de tránsito.

Los accidentes de tránsito terrestre en Latinoamérica es un problema cada vez mayor, y nuestro país no pasa desapercibido, considerándose por la OMS, incluso como un problema de salud pública a nivel mundial, destacándose en Ginebra, Suiza, fecha 7 diciembre 2018, un nuevo informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS), enunciándose que, "el número de muertos por accidentes de tráfico sigue aumentando, con una media anual de 1,35 millones de muertos". Por otro lado, el informe señala que "los accidentes de tránsito son actualmente la principal causa de muerte entre niños, adolescentes y jóvenes con edad promedio entre 5 a 29 años".

Por otro lado, Michael R. Bloomberg, embajador de la Organización Mundial de la Salud enfatiza que, "La seguridad vial es un problema que no recibe la atención que merece, y realmente es una de nuestras grandes oportunidades para salvar vidas en todo el mundo".

Partiendo de estos señalamientos, se hace indispensable abordar esta problemática, puesto que en la actualidad esta temática tiene gran relevancia en lo concerniente a la seguridad vial y por lo que respectivamente devienen los accidentes de tránsito.

Dentro de la sociedad venezolana tal vez, es común escuchar a través de los medios de comunicación, noticieros, periódicos, redes sociales, entre otros, la producción de hechos de índole tránsito, donde los medios de comunicación y la sociedad sin duda alguna en su mayoría

responsabilizan y señalan casi por efecto automático a los conductores, y de ninguna manera hacen mención a la participación de peatones que, según estadísticas, también son los causantes de los hechos de tránsito, es decir, debido a su imprudencia, negligencia o inobservancia de las leyes, órdenes y reglamentos de tránsito.

Sin embargo, por motivo de estas circunstancias o sin duda alguna el vacío jurídico, toda vez que nuestra leyes con carácter penal a la fecha no establecen sanción penal para los peatones, razón por la cual me atrevo a manifestar que los mismo quedan impunes, por tal motivo la presente investigación, que estará orientada y dirigida particularmente a establecer la responsabilidad de transeúntes en accidentes de tránsito terrestre, partiendo de la premisa que todo accidente de tránsito terrestre, hecho que emergen dos tipos de responsabilidades ya sea la responsabilidad penal y la responsabilidad civil. Esta investigación está dirigida a exponer lo referente a la responsabilidad penal.

Sin embargo, en función de lo expresado, en esta investigación no se alude a todo tipo de responsabilidad, sino a aquella, que en derecho penal se conoce, partiendo de la dogmática del delito, y de un elemento impredecible como lo es la culpabilidad, partiendo de la premisa que una acción u omisión antijurídica debe ser culpable.

Por otro lado, se hace indispensable destacar el principio de culpabilidad, en virtud del cual, no hay pena sin culpabilidad y la medida de la pena, no puede superar la medida de la culpabilidad, es decir, para que pueda establecerse una sanción penal, debe existir la culpa, que se compone por los elementos generadores que son, la imprudencia, impericia, negligencia e inobservancia a reglamentos, órdenes y leyes.

Siendo el propósito fundamental de esta investigación dar respuestas a las interrogantes de la jurisprudencia y la doctrina, en cuanto a determinar la responsabilidad de transeúntes

imprudentes, cuestión que en la actualidad sigue siendo un tema novedoso en el derecho penal y procesal penal venezolano, aunado a la noción de este tipo de delito, generalidades, modalidades su procedencia y demás aspectos importantes, en razón de esta circunstancias se analizan tesis doctrinarias de derecho nacional y comparado, así como también legislación latinoamericana.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema.

Según la estadística de la Organización Mundial de la Salud el 7 de diciembre del 2018 en Ginebra Suiza señaló: "las muertes por accidentes de tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1.35 millones de muertes".

En este sentido el informe de la Organización Mundial de la Salud ostenta de igual manera lo siguiente:

El 11% de las muertes en carretera en todo el mundo ocurren en la región de las Américas, con casi 155.000 muertes por año, esta región tiene la segunda tasa más baja de muertes en carretera entre las regiones de la Organización Mundial de la Salud con una tasa de 15,6 por cada 100.000 personas. Los ocupantes de automóviles representan el 34% de las muertes en carretera en la región y los motociclistas, el 23%. Esto representa un aumento del 3% con respecto a lo informado en el informe global anterior. Los peatones representan el 22% de las muertes, mientras que los ciclistas representan el 3%, y el 18% restante proviene de otras categorías. (World Health Organization, 2018).

Expuesto lo precedente, es importante destacar que los accidentes de tránsito en consecuencia grave, son protagonizados en su mayoría por peatones negligentes, imprudentes, e inobservantes a la ley y reglamentos, qué independientemente a factores ajenos a sus conductas o factores externos de responsabilidad Estatal, como lo es la infraestructura en sentido general, sea este pavimentado, demarcación peatonal, puentes peatonales, señalización preventiva y reglamentaria entre otros; éstos obran en omisión al deber ser, en consecuencia, el desplazamiento irregular de los peatones cada vez es mayor, acción que debe ser limitada y regulada de manera oportuna con el objetivo de prevenir accidentes de tránsito terrestre, y de igual manera, hacer

exigible el cumplimiento de la ley, con el fin que prevalezca el orden público y las buenas costumbres, garantizando la seguridad y prevalencia de los derechos fundamentales.

Es menester hacer énfasis en la existencia de distintos mecanismos, creadores de mayor responsabilidad en cuanto al peligro eminente en el tránsito público correspondiente, en tal sentido, puntualizó la existencia de un alto flujo peatonal en las vías públicas que, por ende, es el fenómeno generativo de accidentes de tránsito, pero lamentablemente la realidad actual revela, que el único culpable es el conductor.

Por otra parte, es necesario aludir que el derecho objetivo en nuestro país no contempla ninguna norma que establezca algún tipo de consecuencia penal o sanción, que responsabilice al peatón imprudente, cabe destacar, que las normas de tránsito terrestre se limitan a la orientación en el uso de las directrices que deben seguir los peatones a la hora de salir y desplazarse en las vías públicas.

El Reglamento de la Ley Tránsito Terrestre. Por la cual se establecen algunos deberes que todo conductor asumirá obligatoriamente. 26 de junio de 1998. G.O. No. 2.542.

Artículo 156

Todo conductor deberá cumplir con las siguientes normas:

- 1) ceder el paso a todo peatón que en uso a sus derechos este cruzando una vía pública.
- 2) no adelantar al otro vehículo que se encontrará detenido hubiese reducido su velocidad por estarle cediendo el paso a un peatón.
- 3) tomar todas las precauciones en resguardo de la seguridad de los peatones.

El artículo 156 ibidem, dispone claramente las obligaciones que tiene el conductor frente al peatón que transita en alguna vía pública, debiendo tomar las medidas preventivas siempre en resguardo de la seguridad de los peatones, en este mismo orden de ideas el Reglamento de la Ley Tránsito Terrestre venezolano, en ninguna de sus normas, hace señalamiento de las prohibiciones

en sentido coercitivas y preventivas que debe acatar el peatón, en ocasión que exista la posibilidad de que éste accione de manera imprudente y produzca algún accidente, demostrándose sin duda alguna que el legislador lo sitúa a un extremo de responsabilidad, donde éste es; el que mayor gravedad física puede sufrir, inclusive, trata de manera desigual en cuanto al conductor, cuando existe la posibilidad que la ocasión del accidente puede sobrevenir por imprudencia del peatón, aun existiendo la posibilidad del riesgo de la vida e integridad física del conductor, además del daño a su vehículo como bien material al cual pertenece.

La Ley De Tránsito y Transporte Terrestre de Venezuela en el Capítulo 5, De La Circulación; establece las obligaciones en caso de accidentes; de igual manera la misma ley en el artículo 59 establece los derechos de los usuarios de vías públicas, éstas normas hacen mención a la garantía que tiene todo usuario en las vías públicas, donde estos deben ser resarcidos por el Estado por los daños personales y materiales, cuando estos se deban al mal estado de la vialidad.

En mención a esto, señalo lo siguiente; la norma es bastante general y no hace mención que, si por esa circunstancia se ocasiona un accidente de tránsito, se hará de igual manera responsable por daños personales y materiales, garantía que desde el punto de vista práctico es menos importante a la hora de responsabilizar al conductor en ocasión de un accidente de tránsito terrestre, y de igual manera la víctima siempre ha de ser el peatón que, de ningún modo pareciera que la ley imputara responsabilidad.

Si no es menos cierto, frente a la circulación los usuarios de las vías públicas, los peatones actúan en muchas ocasiones y en perjuicio a ello excusándose del cumplimiento de la ley, actuando de manera imprudente cruzan las calles sin tomar las debidas previsiones y en ocasiones se desbordan de algún vehículo y cruzan las vías públicas, muy pocos utilizan el paso peatonal, responsabilidad que debe ser imputada a los transeúntes, otros factores; es que en ocasiones el

comercio informal ocupa las aceras y los peatones no pueden circular de manera correcta, consecuencia que ocasiona que los peatones tomen las calzadas, y de igual manera, algunas personas en ocasiones, no perciben la presencia de los motorizados, razón por la cual, se originan de igual manera accidentes de tráfico.

Frente a este escenario, existe carencia de información de estricto cumplimiento por personas que circulan por la vía pública, que de manera irresponsable comisionan accidentes de tránsito terrestre, que deben ser imputables a su conducta, y por lo contrario, la responsabilidad cuando hay accidente de tránsito se involucra mayormente al conductor, inclusive se le responsabiliza de manera cierta y en alto porcentaje a estos, pero de ninguna manera se considera al peatón como responsable, que debe de algún modo también tomar acciones prudentes para la seguridad vial.

En este sentido, la responsabilidad civil, penal y administrativa juegan un papel muy importante ya que, toda persona que ocasiona un daño está obligado a repararlo, pero cuando se trata de accidentes de tránsito terrestre, la responsabilidad más grave y en todo sentido es atribuida al conductor, cabe destacar que el Código Penal venezolano, establece penas en ocasión de lesiones causadas, y si fuese el caso de muerte alguna, el homicidio culposo, y por otro lado, el Código de Procedimiento Civil establece el pago por daños o perjuicios cuando fuere necesario.

Es necesario y fundamental la transformación de nuestra legislación para mantener el orden ciudadano, por lo que es necesario de igual manera que el peatón comprenda que debemos ir al ritmo de la evolución de la sociedad, y de igual manera a las leyes con carácter imperativo, coercitivo y sancionatorio, aunque se evidencie malestar de los usuarios de tránsito terrestre.

Cabe destacar que, el control del tránsito vehicular en nuestro país está a cargo de la policía de circulación nacional, estatal y municipal, que en ausencia del cumplimiento de las directrices

de prevención y reglamentación deberán sancionar determinadas conductas impropias de los conductores, así como también deben de alguna manera sancionar a los peatones que hagan caso omiso de las señales de tránsito terrestre, por el contrario, la omisión es contraria a la seguridad de transitabilidad, o sea que de ninguna cualidad debe ser consentida, aunque un llamado de atención verbal es ineficaz, por lo que se hace necesario emitir boletas de citación por infracciones de tránsito a usuarios imprudentes, por lo que en este sentido, es fundamental que se sancione una ley de carácter de tránsito terrestre acorde a las necesidades ya planteadas.

En la actualidad, algunos países de Latinoamérica han desarrollado mecanismos jurídicos sancionatorios respecto a la imprudencia peatonal, cabe destacar que, nuestro país en marco a la responsabilidad peatonal revela una deficiencia casi absoluta, y en razón esto el planteamiento respectivo.

En lo relativo al déficit legal, enervan criterios doctrinales aplicados por la jurisdicción penal, es decir, teorías relacionadas al delito, síntesis que aproxima un estudio del delito, adecuado de forma sucesiva con el transcurso del tiempo, aunque es ardua tarea que asumen los tribunales para la aplicabilidad de criterios vinculantes con un requerimiento estricto, aunque, por otro lado, la sana crítica juega un papel importantísimo y fundamental al respecto.

En este sentido, la Sala de Casación Penal del Tribunal Supremo de Justicia, concreta una teoría con antecedentes doctrinarios, y conjuntamente aplica sus máximas experticias, que obviamente no se debe desligar de los derechos y garantías de las personas involucradas en un hecho de carácter penal, aunque evidentemente no existe un castigo posible y evidente interpuesto al peatón imprudente, por el contrario, éste queda exento de responsabilidad, y determinados criterios solo son favorables para el conductor en lo concerniente a la sanción.

En consecuencia, y partiendo de lo precedente, se plantea el siguiente problema:

¿Es menester en Venezuela crear, estructurar y establecer normas de carácter objetivo, que dispongan derechos y obligaciones, mediante el cual se sancione a los usuarios de vías públicas irresponsables por su imprudencia, y así evitar de algún modo los altos niveles de accidentes de tránsito cometidos por causas debidamente imputables al peatón, donde la realidad revela, que el único culpable en su mayor expresión es el conductor y por el contrario el peatón se exenta de responsabilidad?

Formulación del Problema

a) ¿En base a qué disposiciones legales pueden los órganos jurisdiccionales y auxiliares tutelar los derechos de los conductores ante accidentes de tránsito terrestre?

b) ¿Existen métodos que contribuyan a la prevención de accidentes de tránsito terrestre producidos por la imprudencia de los transeúntes de las vías públicas?

c) ¿Existen instrumentos jurídicos de carácter imperativo que sancionen la irresponsabilidad imprudencia de los peatones que ocasionan accidentes de tránsito terrestre?

Hipótesis

"Con la vigencia de una ley que establezca sanciones de carácter penal, civil y administrativo a los usuarios de vías públicas o transeúntes que ocasionen accidentes de tránsito terrestre por omisión al deber ser o imprudencia, de algún modo se garantizara los derechos de los conductores, la seguridad vial y así prevenir de esta manera hechos inciertos de tránsito terrestre, que como consecuencias ocasionan daños a la seguridad e integridad física y a bienes de las víctimas".

Objetivos de la Investigación

General:

Comparar estudios y análisis jurídicos de distintos países que tratan la problemática jurídica, en la que los peatones convergen en responsabilidad penal por producir accidentes de tránsito terrestre.

Específicos:

- Comprobar la existencia de alguna teoría jurídica nacional, que especifique la responsabilidad por imprudencia de los peatones o transeúntes.
- Analizar las bases jurídicas internacionales sobre la responsabilidad que tiene el peatón frente a su conducta por omisión.
- Verificar la efectividad de las bases jurídicas que sancionen la conducta del peatón en los países que han legislado sobre la problemática.
- Evaluar si existe la necesidad en Venezuela de realizar una Reforma al Código penal y Leyes de Tránsito Terrestre que especifiquen e incorporen delitos y sanciones penales derivadas de accidentes de tránsito terrestre.

Justificación

La omisión del deber ser o la imprudencia del peatón o circulante por vías públicas es un problema cada vez más grave y más frecuente, que causa muchas veces daños físicos y materiales a las víctimas, impacto en países donde no existe sanción alguna que dirima o responsabilice al causante de las consecuencias por venidas, cabe destacar que, en momentos suelen ocasionar inclusive la pérdida de la vida de la víctima, por lo que se hace necesario tutelar a través de mecanismos efectivos y eficientes que den stock a los accidentes de tránsito terrestre, pudiéndose

garantizar la seguridad vial y los derechos fundamentales, en tal sentido señaló que distintos países internacionales han desarrollado estudios más avanzados que tratan sobre el tema a diferencia de nuestra legislación nacional, que de acuerdo de los casos planteados ante el Tribunal Supremo de Justicia, hace caso omiso al ejecutar mecanismos necesarios que permitan sancionar acciones u omisiones de los transeúntes.

Se precisa que la omisión de legislar y tutelar los derechos de los conductores se hace cada vez más complejo, en perjuicio a los victimarios, razón por la cual, el presente proyecto liga y trasciende, por cuanto permite ver el avance jurídico de otros países en cuanto a la responsabilidad por omisión o imprudencia del peatón, un aporte importante que permitirá abordar la temática procesal factibles de instaurar en nuestro país.

En tal sentido, determinada investigación se justificó teóricamente a través de la investigación, análisis y desarrollo de distintos medios informativos que hacen señalamientos de la conducta y efectos producidos por la irresponsabilidad del peatón o imprudencia que en ocasiones producen accidentes de tránsito terrestre, mediante este estudio representamos un avance y actualización pertinente jurídico adaptado a las necesidades jurídicas de nuestro país, permitiendo enfocar a la doctrina y a la jurisdicción en determinado estudio y así lograr garantizar la igualdad de los sujetos sometidos a un proceso de responsabilidad, de igual manera garantizando la seguridad de tránsito terrestre y el estado social de derecho y de justicia.

En el ámbito social, se realizó un estudio de los avances jurídicos procesales de distintos países internacionales que han desarrollado mecanismos y estructuras jurídico procesales, que determinan la responsabilidad o imprudencia de los transeúntes o peatones, Por cuánto ocasionan accidentes de tránsito terrestre, bases legales contenidas y aplicadas en esos países, en tal sentido te permite de algún modo que este estudio pueda influenciar a la legislación nacional, así como

también a la actividad jurisdiccional y por tanto asegurar la efectividad de las disposiciones legales tendientes a garantizar la igualdad procesal, independientemente de quien haya sufrido mayores daños, victimizando verdaderamente a quien corresponda.

Respecto al ámbito jurídico, se precisó la realidad actual venezolana, sobre la base del estudio y desarrollo de los procesos legales o reglamentarios, del mismo modo la deficiencia o ausencia de directrices y lineamientos que sancionen a los transeúntes o peatones por su conducta o imprudencia en vías públicas, oportunamente se señaló el estudio comparado de bases jurídicas ya aplicadas en otros países, por lo que se demostró avances en cuanto al mundo jurídico procesal, por lo que se hace necesario incluirlas en las bases normativas nacionales y así lograr la igualdad procesal y el aseguramiento de las garantías y derechos fundamentales.

Finalmente, el análisis y la comparación de las teorías jurídicas ostentó, una necesaria y pertinente metodología enmarcada en el desarrollo de las bases jurídicas y mecanismos procesales que sean factibles de incorporarlos al marco jurídico nacional, por lo que se llevó a cabo una investigación documental con razón y motivo de lograr el alcance de objetivos propuestos, aplicándose herramientas de indagación y comparación que dieron posibilidad en abordar desde el punto de vista práctico el problema en tal efecto.

Delimitación de la investigación:

La investigación se delimita teóricamente, a la óptica del derecho penal, destacando por campo de estudio, la ciencias jurídicas y sociales, en la cual se enfatiza el análisis, desarrollo y propuesta al Estado Venezolano, una nación proclamada por la Constitución nacional como un Estado democrático, de justicia, social y de derecho.

Es importante enfatizar que la investigación se circunscribe a la ciencia penal, con el objeto de fundar un análisis de lo incidente y a efectos de establecer sanciones a transeúntes, influenciando a la problemática que se destaca.

Desde la perspectiva legal, se analizan documentos de derecho comparado, e instrumentos jurídicos vigentes en nuestro país, relativos a las posibles consecuencias jurídicas o sanciones, de igual manera, se analizan decisiones emanada de Tribunal Supremo de Justicia, en virtud de alguna teoría al respecto.

En este mismo sentido, la investigación se circunscribe al análisis bibliográfico, con la misión de responder a los objetivos de la investigación ya planteados.

Desde la óptica territorial, la investigación es una propuesta nacional, incentivada por leyes, estudios y análisis desarrollados por el derecho, integro de Estados internacionales.

Finalmente, la delimitación en cuanto al periodo de desarrollo del estudio es en un período no mayor a 10 meses, es decir el mes de octubre del presente año.

CAPÍTULO II

MARCO DE REFERENCIA

Antecedentes de la investigación

Respectivamente hecha la verificación digital en el repositorio de la Universidad Valle del Momboy, (comunidades en DSpace) comunidad de colección; trabajos de grado -facultad de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, (2018/2021), con la finalidad de constatar la no existencia de un TEG específicamente "MECANISMOS JURÍDICOS PARA REGULAR LA CONDUCTA IMPRUDENTE DE TRANSEÚNTES EN VÍAS PÚBLICAS", se concreta que no se ha realizado otro similar, razón por la cual se hace la presente investigación y desarrollo oportuno e inédito, aunque no se descarta en años anteriores la existencia de una tesis o investigación con relación a teorías doctrinarias planteadas o criterios jurisprudenciales aplicables en determinados planteamientos, cabe destacar que, en los últimos años no existe una investigación similar, por lo que se destaca que la presente investigación es de carácter novedoso, por lo cual, su enfoque deviene de antecedentes doctrinarios y derecho Comparado.

Estado del Arte.

Este capítulo brindara las bases de información previa en la determinada investigación que se plantea en la problemática abordada, mediante la cual se precisan la tesis e informaciones que tratan sobre el tema ilustrado, de manera que, preciso la realidad que se muestra en diversos países que han desarrollado mecanismos referentes a la conducta de los sujetos en vías públicas, perspectivas que se mantienen en diversos países, pero por otro lado una mayoría carecen del estudio, desarrollo y aplicabilidad, que en la actualidad, se hace necesaria la adaptación al sistema jurídico procesal, de esta manera no obstante, preciso el objeto de estudio necesario para el

desarrollo de la presente investigación, que consecuentemente aporta nuevas estrategias de conocimiento que permitirá de algún modo la creación de nuevos métodos que permitan adaptarlos al sistema jurídico y erradicar de algún modo la conducta inusual que causa el perjuicio y daños a derechos, como lo son la vida, la integridad física y la seguridad personal.

En tal sentido d. Espanés y Moisés (2014). en su artículo titulado “La imprudencia de peatones”, publicado en la web; derecho y cambio social, precisa lo siguiente;

A menudo se dice, y la afirmación es correcta, que el peatón distraído, es un peligro general del tráfico, y el conductor de un vehículo, como guardián de una cosa peligrosa, tiene la obligación de estar atento al tránsito, a las contingencias que se puedan generar o derivar de éste e incluso el comportamiento de los transeúntes.

De igual manera, d. Espanés y Moisés, acotejan que, debe resolverse lo siguiente; en determinado caso, que tenga por hecho un accidente de tránsito terrestre, donde un peatón sea arrollado por automóvil, de alguna manera debe perfeccionarse el concepto de la culpa, es decir, debe quedar comprobada la culpa del conductor, independientemente el grado en que se haya efectuado, y solo basta la producción de un daño para que de alguna manera surja la responsabilidad y se determine su autoría.

Por su parte, Pascual Palazzo (1890) señala;

Solo hay una forma de evitar los accidentes de tráfico, que es hacerlos improbables, pero no improbables, para una especie ideal inexistente de automovilistas o peatones cautelosos, alertas, inteligentes y receptivos, sino para los hombres tal como son o se conviertan en las diferentes circunstancias de la vida diaria.

Así pues, la doctrina representa el ideal fundamental que aclara la existencia de los factores determinantes de responsabilidad, aunado a esto en sentido general la culpa ha sido uno de los elementos jurídicos más estudiados en el derecho civil y penal, lo cual conlleva a una mejor comprensión que identifica cuando se acciona por imprudencia o cuando se omite un deber.

En este sentido, la Sala de Casación Penal, equipara a la doctrina considerando lo siguiente; el maestro Carrara, ha definido la culpa como;

“La voluntaria omisión de diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio hecho”; de acuerdo con esta norma de previsibilidad se regula la división de la culpa en lata, leve y levísima. Es lata cuando el resultado dañoso lo habían podido prever todos los hombres; es leve, cuando solamente lo habían podido prever los hombres inteligentes y es levísima, cuando se habría podido prever solamente mediante el empleo de una diligencia extraordinaria y no común”. (SCP/TSJ. Sent. No. 10-0019. De fecha el 06/08/2010)

Por su parte, el máximo tribunal en Sala de Casación Penal, ha caracterizado la imprudencia como tributo de la culpa, destacando lo siguiente:

La falta de previsión de los hechos previsibles según las reglas básicas y que si se producen daños materiales o morales por no haber tomado el infractor las precauciones más elementales que debió tomar para evitarlos, es responsable de la negligencia en que incurre. (Tribunal Supremo de Justicia. Sala de Casación Penal. (SCP/TSJ. Sent. No. 10-0019. De fecha el 06/08/2010)

La conceptualización precedente, ha sido aplicada a un caso en concreto, se especifica que es fundamental evaluar la gravedad de la falta, y es necesario tener en cuenta el hecho, en sentido que, la causa que produce el hecho, es la falta de previsión del acusado que, al conducir el automotor con exceso de velocidad, o en el caso de estar bajo efectos de alguna sustancia alcohólica, son estos factores claves, y quedan establecidos como las condiciones producentes de accidentes de tránsito.

En conclusión, el criterio ut supra transcrito de tal manera evidencia lo siguiente;

Estas condiciones subjetivas deben resumirse con las condiciones objetivas tanto del resultado como las estudiadas en las figuras anteriores, es decir, las referidas al estado de la vía, las condiciones climáticas, el estado del vehículo, el tipo de camión que conduce el demandado, los deberes implícitos en la circulación por dicha vía, la velocidad a la que circulaba el vehículo conducido por el imputado, la cautela o destreza con que conducía, el estado del conductor durante la conducción de su vehículo y la valoración del estado y ubicación de las víctimas, conocido como el hecho de la víctima.

Atendiendo a las consideraciones expuestas en lo precedente, la doctrina internacional y la jurisprudencia nacional coinciden en el proceso para establecer el hecho de la mera responsabilidad, los cuales se confrontan en base a la investigación desarrollada, oportunamente, es preciso señalar, que la responsabilidad y la culpa en accidentes de tránsito siguen siendo un punto pendiente por trabajar, lo que me permite de algún modo en este estudio, poder incentivar e inquietar a estudiosos del derecho a seguir trabajando la problemática, y demostrar que si existe un avance necesario que debe adaptarse y por ende aplicarse en nuestro país,

De tal manera y conforme a esto, si se tienen las herramientas y las estrategias planteadas en la presente investigación, se debe procurar la comprensión y adaptación de criterios internacionales, que determinen de alguna manera la responsabilidad y contribuya al mejoramiento de conducta preventiva de transeúntes en vías públicas, y así prevalecer los derechos de los sujetos de transitabilidad.

Marco Conceptual.

Este marco está orientado a la descripción, análisis y sistematización de las percepciones que sustentan la investigación. Anexo a esto, se prevén diversos estudios desde la óptica doctrinal y legal, que ostentan sin duda alguna el desarrollo amplio de investigaciones realizadas que guardan relación con el tema objeto de estudio.

Transito

Según Pérez Porto, J. & Gardey. A (2022). “Es la acción de transitar, o sea, ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos”. Tal cual, como lo señalan los autores en mención, el concepto de transito puede utilizarse comúnmente como el traslado de un vehículo o personas de un lugar a otro, y en este mismo sentido, también puede ser entendido como el desplazamiento, traslado o circulación de alguna persona ya sea a pie o en un medio de locomoción, es decir en un automotor,

bicicleta u otros, el motivo puede variar, destacándose la necesidad que tiene una persona de salir a trabajar, a estudiar o simplemente salir de compras, cabe destacar que indistintamente todo guarda estrecha relación al desplazamiento de una persona.

Elementos del tránsito

Según el blog digital, Tuteorica.com (2022), expone la existencia de tres elementos que configuran el tráfico, tales como; el factor humano, el vehículo, la vía y su entorno. Por su parte señalan lo siguiente; “Evidentemente estos tres elementos que componen el tráfico no deben ser considerados por separado. Están interconectados de manera que el vehículo es el nexo entre el factor humano y la vía, condicionando la vida misma de la sociedad”.

Es importante destacar que, estos elementos se encuentran correlacionados y ligados uno al otro, partiendo de que el vehículo para que sea considerado un elemento de tránsito requiere de la manipulación y traslado por el ser humano, es decir, que requiere la intervención de una persona y además de esto, se requiere la existencia de la vía, otro factor considerado esencial que permitirá la circulación del vehículo manipulado por el hombre.

El Hombre

También denominado factor humano, y es considerado por Álvarez. J, L. (2022). De la siguiente manera;

Es el elemento determinante. Es la persona que tiene la voluntad de adaptar o no adaptar mejor sus acciones con los elementos materiales que la tecnología pone a su disposición, las carreteras y los vehículos que crea. Su uso de estos materiales está destinado a beneficiar a todos los demás usuarios. Por ello, es muy importante estudiar su “forma de ser” en relación al tráfico rodado. De antemano se debe considerar las medidas que le aplican durante su selección como conductor, durante su formación, etc.

Cabe señalar en cada caso que el ser humano, gracias a sus facultades de intuición y perspicacia, se convierte en el elemento más importante de intervención en el transporte terrestre,

es decir, puede educarse y convertirse en un buen usuario de las carreteras, pero se hace indispensable que el hombre adquiera ciertas habilidades, y deberá someterse al cumplimiento de ciertos parámetros, es indudable que las habilidades las puede adquirir como parte un aprendizaje ligado al funcionamiento y de igual manera a la operación de vehículos, y si se trata solo a la circulación peatonal, debe estar sometido a las normas estatales relativas al tránsito en general.

Cabe destacar que la intervención del hombre como factor del tránsito terrestre, puede ser en condición de peatón, pasajero o conductor, el primero, es considerado como aquella persona que transita a pie, o sea, es aquel que utiliza la vía como campo de circulación, sin hacer uso del vehículo, por lo que transita bajo su voluntad y a través de sus capitales, el segundo, es aquel que transita a través de un vehículo en circunstancias de ocupante, no haciendo uso de un vehículo de manera directa, o sea, no como conductor sino como pasajero, sirviéndose del beneficio del traslado, ya sea gratuito o no, y por último el conductor, que puede ser cualquier persona que tiene en posesión un vehículo y es, quien tiene el control del mismo de manera directa en el traslado de un lugar a otro, lo cual deberá estar sometido al cumplimiento de las normas de tránsito terrestre, al igual que el transeúnte y pasajero equitativamente.

El Vehículo

Según el Manual de normas y procedimientos para las intervenciones de prevención e investigación de accidentes de tránsito Perú (2021). Personifica la siguiente definición;

“Es el artefacto construido por el hombre y que tiene como finalidad el transporte de personas y/o cosas de un lugar a otro, sin importar el tipo de tracción que le dé movimiento ni el tipo de superficie que utilice para su traslación (...)”. (Pag.24).

Respectivamente se denomina al vehículo como un objeto creado y manipulado por el hombre, que bajo la fuerza humana puede trasladarse de un lugar a otro, teniendo en cuenta que el

transporte no necesariamente puede ser solo de una persona o varias, pero también puede ser el intermediario de traslado de mercancías.

La Vía

Según Oxford Languages, el diccionario de español de Google, editorial líder mundial en el perímetro de la publicación lexicográfica (2022). “espacio destinado al paso de personas o vehículos que van de un lugar a otro”. Por su parte, es de considerarse respectivamente como espacio físico de tránsito vehicular y peatonal, de igual manera se establece un límite al derecho de transitar, o sea, lo relativo al derecho de propiedad privada, en este mismo sentido señalo que, las vías de tránsito terrestre deben ser objeto de la seguridad vial, respectivamente deben cumplir con una amplitud, señalización, iluminación, consistencia, entre otras, para considerarles vías confiables y seguras, además deben cumplir con las características técnicas vehicular, es decir correctas para el tránsito pesado, velocidad y dimensiones vehiculares.

Medio Ambiente

La doctrina moderna incorpora otro elemento del tránsito terrestre, respectivamente ha de considerarse por la Resolución N° 044-2021 Perú lo siguiente;

“(…) en todos los accidentes de tráfico intervienen los elementos Hombre, Carretera y Vehículo y no siempre se tienen en cuenta las condiciones meteorológicas. En el caso de estudio, las lesiones ausentes derivan de uno de los tres primeros elementos mencionados, lo que no ocurre con el medio ambiente, que no sólo está siempre presente en todo accidente, sino que también puede tener una especial relevancia en el evento. Algunos de los fenómenos naturales que intervienen en el transporte son: aire, viento, nieve, granizo, escarcha, humedad, rocío, luz solar, lluvia, niebla, neblina, frío, calor, etc”. (Pág. 24).

De tal modo, se hace necesario la valoración de las circunstancias climáticas a la hora de determinar la responsabilidad en incidentes de tránsito, correspondientemente la Sala de Casación

Penal del Tribunal Supremo de Justicia, sentencia N° 334, de fecha 6 de agosto de 2010, bajo la afirmación de la magistrada Deyanira Nieves Bastidas, considera de tal modo lo siguiente;

“(…) Para determinar las condiciones de la vía es preciso considerar tanto las declaraciones de las personas que declararon como testigos ex post facto, como de las reseñas fotográficas admitidas y valoradas.

En tal sentido, se tiene en cuanto a las condiciones climáticas, es preciso acotar que las misma refieren el momento específico en el que cada uno de los testigos tuvo acceso al sitio del suceso”. (SCT/TSJ. Sent. No. 334. De fecha 06-08-2010)

No hay duda que este elemento es considerado fundamental por nuestra jurisprudencia, y es menester resaltar que causa algunos efectos necesarios en la valoración para determinar la responsabilidad en un supuesto accidente vehicular.

Concepto de Accidente de Tránsito

Según Mantilla J. (2005). En su Trabajo Especial de Grado, de la Universidad Católica Andrés Bello (Venezuela), titulado "Políticas Preventivas de Accidentes de Tránsito en los Conductores del Municipio Campo Elías del Estado Mérida", cita lo siguiente;

La OMS (1957). Define los accidentes de tránsito como “un suceso fortuito del que resulta una lesión reconocible”

Para Toscazo V. Silvio. (2000). Es un proceso imprevisto creado por la participación de uno o más vehículos en la vía o carretera, que dejan como resultado daños a la propiedad o lesiones humanas e incluso la muerte.

Partiendo de los señalamientos transcritos precedentemente, es importante considerar que los accidentes de tránsito de ninguna manera deben ser considerados como un hecho o acontecimientos premeditado por el hombre, de ser así, no estaríamos hablando de un accidente, puesto que no se configura el elemento (culpa), o sea, el hecho ha sido intencional, y para poder referirnos a un accidente de tránsito terrestre, es menester, que se haya configurado algún elemento

íntegro a la culpa, ya sea, imprudencia, negligencia, impericia e inobservancia de reglas, órdenes..., para la doctrina peruana, un accidente de tránsito tiene consecuencias indeseables, desafortunadas y dañosa, siendo indispensable retomar el mérito que producen los elementos de la culpabilidad .

Causas de accidentes de tránsito provocados por los peatones

Huarachi A. V (2015), en su Tesis de Grado. De la Universidad Mayor de San Andrés (Bolivia), Titulado: “Incorporación del Artículo 261 Bis al Código Penal Boliviano para establecer la Responsabilidad Penal del Peatón en Accidentes de Tránsito”. Esta investigación considera lo siguiente; “por analogía, podemos suponer que las causas de los accidentes causados por peatones son la mismas que se atribuyen a los conductores, a saber: negligencia, imprudencia e incumplimiento de las normas de tránsito”.

La negligencia. representa la omisión de ciertas normas de circulación, reglas que por ende deben ser cumplidas por los transeúntes en vías públicas. La negligencia se representa como una actitud del peatón apática y descuidada, omisión que por ende crea un alto riesgo en la seguridad vial, por lo que pone en peligro constante a toda persona o transeúnte, e indiscutiblemente a la propiedad privada e incluso la propiedad pública. Por otro lado, se hace necesario mencionar que, en los accidentes de tránsito terrestre producidos por la negligencia de los peatones, generalmente estos no se hayan en el escenario de suceso, sino que estos se dan a la fuga, de lo contrario los conductores de vehículos permanecen en su mayor parte en el lugar del hecho, por lo que es inaudito decir que no se le responsabilizará, de lo contrario, se le atribuye la responsabilidad por daños causados. Indiscutiblemente el peatón no se presenta en el hecho, no es habido para rendir versiones, por su parte hay probabilidad que la responsabilidad sea atribuida a quien es inocente.

Imprudencia. en términos generales representa la falta de prudencia, cuidado o cautela, caracteres respectivos a los delitos culposos. Por su parte, la mayoría de los accidentes de tránsito terrestre producidos por lo peatones se configuran como hechos imprudentes, o sea, respecta a la omisión de un deber de cuidado, indiscutiblemente un hecho imprudente le debe recaer la plena responsabilidad penal y por ende la reparación del daño ocasionado.

Inobservancia a las normas de tránsito. Se representa como toda contravención, quebrantamiento, infracción, desobediencia o simplemente como la violación de las normas y reglas declaradas obligatorias por el Estado en materia de Tránsito Terrestre.

Algunas condiciones de riesgo del peatón en las vías

Para Huarachi A. V. (2015). “Todos los riesgos de circulación aumentan si el peatón no está en las mejores condiciones físicas y mentales. Destacándose así algunos factores que afectan negativamente la seguridad al circular en las vías, el cual pueden ser; el alcohol, los fármacos y la tensión”:

El alcohol. En términos generales es una bebida que se consume usualmente, y puede ser considerada en la actualidad como una de las principales causas de accidentes de tránsito terrestre, particularmente considero que el consumo de alcohol hoy en día es un problema mayor, y debe ser tratado con más delicadeza, puesto que la dependencia alcohólica es cada vez más alta, y seguramente el consumidor no toma las medidas preventivas y adecuadas a la hora de conducir bajo efectos del mismo, es indiscutible la ligereza con la que muchas personas conducen vehículos bajo esta sustancia. Por su parte, se destacan los efectos del alcohol;

Dependen de la cantidad que se tome, con dosis bajas se produce una ligera disminución de la relajación, el bienestar, la locuacidad y los reflejos; dosis más altas, el doble de la dosis anterior, pueden causar dificultad para hablar, incoordinación, deterioro del juicio, inhibición, disminución de la fuerza, falta de control emocional y

un aumento de los accidentes de tráfico masivo. El alcohol tiene propiedades que denigran la esclavitud que nos impone la sociedad. Busca la euforia que nos hace subestimar nuestros errores y sobreestimar nuestras capacidades; este delirio puede ser conveniente en muchas situaciones, pero cuando conducimos por la calle nos conlleva al peligro fortuito. (Huarachi A. V., 2015, p.51).

Por otro lado, y del mismo modo, se puede observar cotidianamente en las vías públicas peatones bajo efectos de bebidas alcohólicas, y en ocasiones los efectos pueden llegar hacer sentir a la persona egocéntrica y alterada, que se atreven a desafiar la circulación o el tránsito vehicular, lo que sin duda alguna trae consigo una consecuencia o peligro eminente.

Los fármacos. De ser considerado como una de las condiciones de riesgo, el consumo de medicamentos se debe mayormente al estrés, a la ansiedad, o simplemente una enfermedad, recetados por algún médico o simplemente por algún farmacéutico, independientemente de esto se destaca que, existen algunas variantes de medicamentos o fármacos que producen algunos efectos. Según Huarachi A. V. (2015). “Los medicamentos de uso común son los tranquilizantes que se utilizan en situaciones de ansiedad, y su abuso puede causar somnolencia, visión doble, problemas de visión, reflejos y falta de coordinación”. (Pag.52).

Expuesto lo precedente, es de considerar pertinente que, si una persona está sometida a un tratamiento médico o simplemente ha consumido algún fármaco, se le debe recomendar no transitar por vías de alta circulación vehicular.

La tensión. Ciertamente se ha determinado que la tensión de peatones, también es un factor de riesgo en el tránsito terrestre, y se debe en mayor parte a problemas de la vida cotidiana, que causan distracción, preocupación, ansiedad y prisa, un ejemplo; en las llamadas horas pico, que son horas de frecuencia tanto vehicular como peatonal, que sin duda alguna causan ansiedad, y aunque esto parezca insignificante, muchas veces es un factor determinante en los accidentes más cotidianos, por lo que a veces la prisa puede llegar a generar un comportamiento agresivo, dolores

de cabeza y fatiga debido al nerviosismo. Destacándose necesario retomar una actitud positiva, tranquila y cortes, y así prevenir cualquier accidente de tránsito.

Responsabilidad Civil

Según Cachón, M. A. (2018). “La responsabilidad civil es la obligación que recae sobre una persona de reparar el daño que ha causado a otro, sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, habitualmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios. En tal sentido la responsabilidad es la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido”. (Pág. 595).

Correspondientemente a lo señalado por el autor precedente se destaca que, la responsabilidad civil está ligada con la obligación que tiene una persona de reparar algún daño y/o perjuicio a otro individuo o a varios si fuere el caso, del mismo modo, cuando el perjuicio fuese causado a bienes privados o públicos, deberá resarcirlos a través del pago de daños y/o perjuicios, que por lo general, corresponde a la indemnización de una multa o simplemente por medio de una estimación hecha por un Juez. Por su parte, la responsabilidad de un sujeto se reconoce por en el deber o sujeción que, sin duda alguna, se debe a una conducta reprochable y, por ende, lo que impera; es la reparación de daños ocasionados.

Responsabilidad Penal

La responsabilidad penal es definida por Martínez Rincones (1991). Como; “La consecuencia última del hecho delictivo, en el sentido de respuesta definitiva impuesta por el Estado, por la cual el autor legítimo del delito es juzgado definitivamente merecedor de la sanción prevista en el tipo penal de que se trate”.

Partiendo del precedente señalamiento, la responsabilidad penal se encuentra atada a un hecho delictivo, ya sea por acción u omisión, independientemente del origen, en este caso imperan las normas de carácter sancionatorio que establece el delito y la consecuencia penal, es decir, la

sanción respectivamente, por su parte, las normas penales son establecidas por orden legislativo, aunque en nuestra legislación existen casos excepcionales, donde por orden jurisprudencial se deben aplicar alguno criterios de carácter penal, pero sin duda alguna el derecho penal debe establecer previamente cuales son los delitos y sus respectivas sanciones. Una persona que legítimamente haya causado un perjuicio o violación a la vida o a la integridad física de alguien por un accidente de transitabilidad, es merecedor legítimo de atribuírsele un tipo penal y una pena, en definitiva.

Responsabilidad del peatón

Según la Fundación Colombiana de Peatones (2002).

“Para deducir responsabilidad del peatón es necesario que exista un nexo de causalidad entre el comportamiento y el hecho dañoso, tan riguroso como para lleve a la conclusión de que el hecho en sí no se habría producido, o que las circunstancias serian menos graves si se invistiere la ausencia del comportamiento anterior”. (Pág. 2).

Destacadamente la responsabilidad del peatón es aquella obligación que tiene un transeúnte de cumplir con los daños posibles causados por su imprudencia, negligencia e inobservancia de las normas, reglas o leyes de tránsito terrestre. Sin duda alguna es la responsabilidad más difícil de atribuir, puesto que se deben configurar la sucesión de elementos que fijan el perjuicio, o sea, la producción del riesgo, el nexo del daño y el resultado, entre otros. De similar cualidad se hace ineludible el estudio, análisis y síntesis de una serie de teorías de imputación, puesto que la inexistencia de normas que regulen este tipo de infracciones no es usual en nuestra legislación, pero la interpretación jurisprudencial ha sido factor determinante en la actualidad.

Responsabilidad de la Administración Pública:

“La doctrina manifiesta algunas divisiones en la búsqueda por demostrar normativamente, que la responsabilidad del Estado por los perjuicios ocasionados con base en el daño antijurídico, se vuelve compleja, sobre todo, en casos relacionados con accidentes de tránsito por daños originados en el mal estado de las vías públicas, por

el deterioro de la malla vial, o carencia de la señalización visual y técnica que requieren las vías públicas, cuando las personas se desplazan en vehículos automotores”. (Acero F., Buitrago A., & Falla J., 2018, p. 7).

Sin duda alguna, el principal problema más grandes que tenemos en nuestro país, es una vialidad en condiciones favorables, destacándose en este sentido la responsabilidad que tiene la administración pública o el Estado en destinar recursos que tengan por objeto un adecuado pavimentado, la señalización correspondiente o sencillamente la seguridad y el control que deben ejecutar los funcionarios de tránsito terrestre, actualmente es una responsabilidad bajo estudio, y aunque en nuestro país Constitucionalmente se señala el deber que tiene el Estado, como consecuencia de la cancelación de tributos, todo ciudadano debe gozar de servicios públicos adecuados e idóneos. Destacándose la mala administración del Estado que trae como consecuencia, dificultades en los servicios de vialidad y aunque estos sean los motivos de un accidente, el Estado venezolano jamás se hace responsable de un hecho dañoso derivado de estos factores.

Marco Teórico

Para determinar el fundamento teórico, se destacan distintas tesis doctrinarias en materia de responsabilidad de tránsito terrestre, es indispensable conocer que la conducta imprudente que causa por ende lesiones a la integridad física, al patrimonio, y en determinados casos la muerte de una o varias personas, o sea, infracción al derecho a la vida, bajo este estudio es indispensable concretar un componente de responsabilidad penal, o sea, la culpabilidad, por lo tanto, se puede aludir que, para la imposición de una pena por una infracción o delito culposo, los tribunales apreciaran el nivel de culpabilidad del agente, a sabiendas que la culpabilidad depende de otro elemento denominado por la dogmática penal como tipicidad, en este sentido, es menester

determinar una adecuada imputación y subsunción de una conducta imprudente a un tipo penal correspondiente.

Por tanto, para la determinación de la responsabilidad de una persona por la presunta comisión de un delito, la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia, ha hecho consideraciones necesarias en torno al relación o nexo causal, destacando lo siguiente:

“Los delitos se cometen por acción, cuando se infringe una norma de prohibición, que obliga a no realizar determinadas conductas y, por el contrario, se cometen por omisión, cuando una norma imperativa que impone la obligación de realizar una determinada conducta y no es tan completa, la doctrina distingue entre la comisión por omisión propiamente dicha, a la que ya se ha hecho referencia, y la comisión por omisión impropia, cuando coinciden la violación de una norma prescriptiva y una norma de prohibición, como en el caso del daño causado por accidente y falta de asistencia por la misma persona activa u otra, o el caso de una madre que no amamanta a su hijo y muere por inanición”. (Sala de Casación Constitucional. Sentencia del 14/08/2015. Ponente Dr. Juan José Mendoza Jover. Exp. N. 14-1336).

El énfasis respectivo comprende dos tipos de conductas, por comisión y por omisión, en la cual se evidencia un señalamiento relativamente a situaciones totalmente distintas, ejem. El tipo penal de homicidio culposo, el victimario de ninguna manera tiene la intención de quitarle la vida a otro, y mucho menos de lesionar a su víctima, entonces, la muerte producida se debe a elementos que determinan la culpa, amén dicho, imprudencia, negligencia, impericia o inobservancia a los reglamentos, ordenes o instrucciones, en la cual obra e incurre determinado sujeto. Cabe ajustar a este señalamiento que, para que pueda valorarse un homicidio culposo, el resultado antijurídico debe ser previsto para el sujeto activo.

De igual manera, es necesario mencionar que, respecto a esto, la doctrina proporciona una síntesis denominada “obrar culposo”, se destaca, en el texto íntegro de la sentencia de la Sala en mención precedente, respectivamente se cita, al autor Carlos Molina, en la llamada obra “Delitos Contra la Vida y La Integridad Personal”, indica la necesidad de un incumplimiento del requisito de diligencia debida.

A esto se suma la producción de algún resultado nocivo (que, en el caso de la norma de que se trate, debería revestir la forma de daño a la vida humana), por lo que entre estos dos extremos debe existir una causalidad infalible y esencial nexo causal, es decir, debe haber una relación causal entre esa violación de la diligencia debida y la ocurrencia de ese resultado perjudicial específico; En otras palabras, el resultado específico del daño debe haber sido una consecuencia directa y específica de este incumplimiento del deber de diligencia debida, sin lo cual tampoco puede combinarse la modalidad de culposa de la culpabilidad.

Respectivamente la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia afirma y en concordancia a lo mencionado precedentemente, que el delito cuya imputación pretendida, necesariamente debe estar en causalidad propia con el hecho del responsable de su producción, y por tanto es necesaria la existencia de esta causalidad, que por ende la alzada respectivamente considera que, si fuere de manera distinta en consecuencia sería atribuir a una persona el daño causado por otra persona o por la acción u omisión de otra persona, cree esencialmente que “el nexo de causalidad un elemento del delito”, y esto indudablemente atañe directamente al daño causado a la persona e indirectamente al elemento de atribución subjetiva o atribución objetiva.

De este mismo modo, la alzada considera que, para que una acción o conducta de una persona, cause un determinado resultado, es menester que haya una verdadera conexión o vínculo necesario entre el comportamiento y consecuencias o causalidad, es decir, una relación causal (causa/efecto), en consecuencia esto lo ha determinado la doctrina como; “relación de causalidad”, el cual, se tiende a que la misma, es decir, la verificación impera y por ende es necesaria, capacidad de afirmar que una acción humana particular produjo o causó un resultado particular. Esto hace posible atribuir una determinada acción al sujeto creador de la conducta.

En este mismo sentido, la Sala Constitucional, destaca lo siguiente; “La ausencia de nexo de causalidad presupone siempre la ausencia de culpabilidad penal”.

Esto significa en cada caso que sin nexo de causalidad no puede haber culpa, sino responsabilidad civil; “porque esto es la sustancia de aquello; La culpa es la

calificación jurídica de la conducta que causa o ha causado un daño; entonces, si la conducta u omisión no es la causa del daño, la determinación de la culpa es inmediatamente irrelevante.

Es imprescindible destacar que en el derecho se aprecia, y así lo destaca la jurisprudencia, el citado (nexo causal), o sea, se hace necesaria la existencia de la relación de causalidad entre las acciones positivas o no del imputado y sus consecuencias. Esto prueba la existencia de la causalidad humana y significa que los hechos pueden ser atribuidos a esa persona materialmente, pero en la medida que el hombre domina el proceso de producción del hecho.

La relación de causalidad, en la actualidad posee una interesante relevancia en materia penal, y respectivamente, la doctrina ha proporcionado distintas tesis o teorías que buscan determinar cuándo un resultado es la causa directa e inmediata de una conducta y de una acción. Por consiguiente, serán objeto de estudio.

La Teoría de la Equivalencia de Condiciones o la Condición Sine Qua Non

(Roxin, 1997, como se citó en Arrias. J, 2021) “Los estudios de causalidad tienen una base creíble: tratar de remover mentalmente al culpable putativo de la suma de eventos, y sin embargo surge el resultado, pero el conjunto de causas intermedias sigue siendo el mismo.”, es claro que el hecho y sus consecuencias no pueden ser atribuido a la eficiencia de esta persona, mientras que, si la persona es removida mentalmente de la escena, el resultado no es nada en absoluto. Resulta que no debe generarse, o debe generarse de una manera completamente diferente, en cuyo caso es ciertamente justificado considerar que esto es el resultado de su actividad”. (p. 348).

El máximo tribunal de la República en Sala Constitucional expresa que esta teoría; Esta teoría ha sido criticada por llevar la causalidad a un extremo ambiguo e injusto, ya que toma como causa del efecto eventos distantes no relacionados con el efecto.

La Teoría de la Causa Eficiente

“La parte que considera si todas las condiciones de un resultado ilegal en particular son necesarias para que ese resultado ocurra. Sin embargo, hay cosas que son más efectivas para producir resultados, es decir, cosas que constituyen la causa de los

resultados”. (Tribunal Supremo de Justicia. Sala de Casación Penal. Sentencia del 14/08/2015. Ponente Dr. Juan José Mendoza Jover. Exp. N. 14-1336).

En este sentido, la sentencia ya citada argumenta proporcionalmente lo siguiente; El Dr. Rodrigo Rivera Morales, en su obra “Síntesis de Derecho Penal”, explica:

(...) La teoría de las causas eficientes establece que todas las condiciones de un determinado desenlace ilícito son necesarias para que ese desenlace se produzca. Sin embargo, algunos de estos términos son más efectivos que otros para producir tales resultados ilegales. Esto, según esta teoría, es la causa del resultado. Esta teoría sostiene que es difícil determinar qué causas o condiciones son más efectivas que otras para producir un resultado delictivo, pero el problema de la participación en un delito de más de una persona, digamos dos. La gente quiere envenenar a una tercera persona, una de ellos 5 gotas, los otros 2 gotas, juzgando que la dosis letal es de 7 gotas. Según esta teoría, la razón es solo la colocación de 5 gotas, que es la más efectiva, por lo que la segunda persona no se hace responsable. Eso definitivamente no es cierto (...)

Respectivamente concluye el máximo tribunal con lo siguiente; esta teoría ha sido criticada por ser imprecisa al determinar cuál de todas las condiciones es más efectiva para producir resultados adversos.

La Teoría de la Causalidad Adecuada

“No todas las condiciones del resultado son causa en el sentido legal, sino sólo lo que normalmente es suficiente para producir el resultado. En este sentido, basta una condición para producir el resultado cuando una persona colocada en la misma situación que el agente hubiera podido prever en circunstancias normales que inevitablemente se produciría el resultado perjudicial. Se critica esta teoría, el hecho de que casi todo es predecible, por lo que la determinación de la condición que origina el resultado es inexacta, dando al juez un excesivo margen de discrecionalidad para determinar o determinar la justa causa del resultado”. (Tribunal Supremo de Justicia. Sala Constitucional. Sentencia del 14/08/2015. Ponente Dr. Juan José Mendoza Jover. Exp. N. 14-1336).

Teoría de la imputación objetiva

Es preciso señalar que, esta teoría ha sido la más aceptada por la dogmática penal, así lo deja constancia el Máximo Tribunal de la Republica, por lo tanto, desarrollare con exhaustividad

un análisis interpretativo y relacionado con las infracciones hechas por los transeúntes imprudentes.

La teoría de la atribución objetiva es una de las herramientas dogmáticas más estudiadas a nivel académico, pero también una de las más útiles para los profesionales del derecho en la siempre compleja tarea de determinar la relevancia jurídico-penal de la conducta. Comprender los institutos dogmáticos de imputación objetiva, su naturaleza y su alcance nos permite abordar interrogantes de manera orientada a la solución. Por tanto, permite determinar cuándo un hecho dañoso es imputable a una persona como tarea particular, a un tercero o simplemente a un infortunio. (Medina, 2016; Agudelo, 2021.)

Respectivamente es necesario mencionar que esta teoría de alguna manera, bajo criterio doctrinal corrige las deficiencias en relación a las preliminares teorías, el Máximo Tribunal venezolano, considera que la misma, restringe el amplio campo de la causalidad, permitiéndonos llegar a conclusiones justas.

Es indiscutible la gran contribución que ha hecho la Sala de Constitucional del Tribunal Supremo de justicia, que por medio de este aporte tan significativo como referencia a nivel nacional, en la cual, de alguna manera se deben fomentar las decisiones judiciales posteriores en la que se asemejen situaciones jurídicas a la resuelta por el máximo tribunal, aunque para el año que la Sala hizo el aporte respectivo en mencionada sentencia, han pasado algunos años, por lo que la doctrina independientemente a los criterios ya manejados sigue dando más fuerza y estabilidad a esta teoría, en la que es preciso determinar lo siguiente:

Como se ha dicho, este trabajo está destinado a reflexionar y debatir, la visión de la justicia como valor; en el ejercicio cotidiano de actos justos; y si corresponde con la función que le compete a cada individuo en su rol de persona.

O quizás, promover y enfatizar la idea de que todas las personas tiene el derecho y deber de ejercer su rol ciudadano según los mínimos que establecen las normas, instituidas en la constitución, leyes y tratados internacionales; por tanto, Entender que el concepto de atribución objetiva sólo puede atribuirse objetivamente a resultados típicos o hechos criminalmente materiales si se reconoce que se necesita el riesgo legalmente no sancionado creado por el delincuente. O, en otras palabras, de acuerdo con la teoría de la atribución objetiva, si se confirma que las acciones del perpetrador han aumentado el nivel de riesgo aceptable y se identifica un riesgo particular en el

resultado, entonces el resultado se atribuye al perpetrador, a su vez, pertenece al autor. El ámbito de protección de la ley penal. Por ello, emulando el pensamiento de Claus Roxin, la imputación objetiva, es una forma de ver a la sociedad que convive en un entorno de riesgos cotidianos, en el entendido general de que de toda actividad conlleva un riesgo, es decir, la sociedad da la razón que vive en riesgo, pero un riesgo permitido; lo que equivale a decir, que lo permite en la confianza que el resto reconoce y convive con él; y, desaprueba el riesgo disvalor o no permitido. (Gallegos G, S. B., & Saltos S, M. F., 2022)

Es importante determinar ciertos elementos necesarios que convergen de la teoría de la imputación objetiva, por lo tanto, la doctrina los clasifica de la siguiente manera;

El riesgo permitido

“Forma parte de una definición claramente prescriptiva de "riesgo" y es independiente de la probabilidad estadística de daño. El riesgo aceptable se define como el estado normal de interacción, es decir, el estado actual de libertad de acción, separado de la ponderación de beneficios que llevó a su establecimiento, muchas veces en la medida en que se convierte en el mecanismo del riesgo. constituyen una construcción social particular a través de la aceptación histórica. En otras palabras, se trata más de una identidad social que de una representación de un proceso ponderado”. (Gallegos G, S. B., & Saltos S, M. F., 2022).

Principio de confianza

“Determina cuándo, al realizar una actividad que implica cierto riesgo (admisible), existe la obligación de tener en cuenta el incumplimiento de otros sujetos también involucrados en esta actividad (de modo que, si esto no ocurre, el riesgo ya no se permite), y cuando la responsabilidad de esos otros sujetos puede ser legítimamente invocada”. (Jacobs, 2000, p. 23).

Por su parte, Gallegos G, S. B., & Saltos S, M. F. (2022), expone lo siguiente;

Este principio hipotético que consiste en el respeto que debemos tenernos, entre todos los miembros de la sociedad, en el supuesto de que todos corremos el mismo riesgo, en el desenvolvimiento de nuestras actividades, al confrontarnos a los peligros cotidianos que representan el automovilismo, las actividades interpersonales, etc”. (Pág.196).

Esto según la doctrina significa que de alguna manera se espera que mi derecho sea respetado;

Ej. Espero que el conductor del otro vehículo que viene en sentido contrario respete la ley, respete la señal de tránsito y en esa confianza yo círculo por mi carril haciendo uso de mi derecho de vía; bien, pero si este derecho no es observado, entonces el riesgo será más allá del permitido, será un riesgo desaprobado (Gallegos G, S. B., & Saltos S, M. F., 2022, p.196)

De igual manera, es necesario tener en consideración otros caracteres indispensables en relación a lo planteado con anterioridad, por lo cual destaco los siguientes; la prohibición de regreso y la actuación a riesgo propio de la víctima o competencia de la víctima;

Prohibición de regreso

“Con esto Jackobs quiere enmarcar sistemáticamente la teoría de la participación en la atribución objetiva. La prohibición de regreso responde a la necesidad de limitar el alcance de la participación delictiva, tanto temeraria como dolosa, sobre la base de criterios objetivo-normativos. De esta forma, la prohibición de regreso se presenta como lo contrario a la participación delictiva”. (Gallegos G, S. B., & Saltos S, M. F., 2022, p.196)

Respecto a lo precedentemente señalado, la doctrina considera que este principio de alguna manera representa o constituye una delimitación o desdoblamiento de las responsabilidades, en un hecho analizado desde el punto de vista objetivo, esto significa que el autor de la infracción será responsable de su actuación dentro de sus roles dentro de la sociedad y dentro del marco normativo legal, siendo preciso señalar que, quien cumple con sus obligaciones normativas y sus determinados roles no deben ser sancionados, ya que, definitivamente se encuentra actuando dentro los parámetros sociales y normativos.

Es posible especificar un ejemplo hipotético para mayor comprensión, por ello la doctrina sugiere el siguiente ejemplo;

Un taxista coge una carrera desde una calle céntrica de Santo Domingo, el pasajero solicita se le lleve al terminal terrestre; pero al llegar al destino, la policía le hace un alto y al hacer el respectivo cacheo, se encuentra en una mochila una sustancia que al parecer es droga. ¿Pregunta? el conductor será responsable?; No, respecto de esta

teoría; pues ella debe analizarse desde el punto de vista efectivo de los roles que desempeña cada uno de los actores; es decir, el conductor hace el trabajo de conductor, el chofer debe conocer la ruta de conocer, el costo, de conocer las direcciones etcétera; de igual manera debe justificar el pasajero, cuál es su rol o cual es el papel que desempeña al llevar una mochila con posiblemente carga sospechosa (droga). (Gallegos G, S. B., & Saltos S, M. F., 2022, pág.196).

Visto y entendido el ejemplo precedente, podemos concluir que este principio de alguna manera garantiza que, será responsable aquella persona en condición de autoría, imposibilitándose entonces regresar al conductor la responsabilidad, ya que su rol es indiferente a la actuación del autor del hecho.

Acciones u omisiones culposas producidas en el ámbito del transporte y la seguridad vial.

Los delitos de tránsito terrestre en Venezuela, son considerados como delitos por omisión, es decir, se produce la falta del deber de cuidado (Culpa), es preciso señalar que en nuestro país no existe una ley penal que especifique los delitos producidos por el tránsito terrestre, cabe destacar que, para la imputación de este tipo penal, se aplican las normas relativas específicamente en el Código Penal y Código de Procedimiento Civil, ejemplo, el Homicidio Culposo y las lesiones culposas.

En relación a la responsabilidad en cuanto al procedimiento civil y penal, la Ley de Tránsito y transporte terrestre (2008), específicamente señala lo siguiente;

Artículo 150. El procedimiento para determinar la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito en los cuales se hayan ocasionado daños a personas o cosas, será el establecido para el juicio oral en el Código de Procedimiento Civil, sin perjuicio de lo dispuesto en el Código Orgánico Procesal Penal sobre la reparación de daños.

La acción legal se inicia ante el Tribunal competente según la valor o cuantía estimado para la reparación del daño, y en la jurisdicción donde se produjo el daño.

Artículo 151. Todo procedimiento penal que se derive de accidentes de tránsito terrestre, se desarrollará conforme a lo establecido en el Código Orgánico Procesal Penal.

Partiendo de las normas expresas precedentemente, se pueden destacar dos procedimientos de responsabilidad, el civil y el penal, el cual se hace necesario la aplicación de las normas relativas en materia de responsabilidad, en el caso que se produzca un delito (Homicidio Culposos), el Código penal señala específicamente lo siguiente;

Artículo 409. El que por haber obrado con imprudencia o negligencia, o bien con impericia en su profesión, arte o industria, o por inobservancia de los reglamentos, órdenes e instrucciones, haya ocasionado la muerte de alguna persona, será castigado con prisión de seis meses a cinco años. En la aplicación de esta pena los tribunales de justicia apreciarán el grado de culpabilidad del agente.

Partiendo de esta norma expresa, el Homicidio Culposos, es un tipo penal derivado de la omisión de un deber de cuidado, y no por acción, puesto que de ninguna manera se concibe que el accidente vial, se ocasione de forma premeditada, consecuentemente en este tipo de delito se produce un menoscabo a un bien jurídico protegido que es la vida, en consecuencia, este delito carece de dolo, o sea, el sujeto que viola o infringe la norma no ha ejecutado el hecho con intención de cometer el resultado que resulte.

Según Gallegos G, S. B., & Saltos S, M. F., (2022). En los delitos de tránsito existe un objeto material real y un objeto material personal, que provoca daños a vehículos, a la propiedad pública o privada, a la integridad física, o en un caso extremo al bien jurídico más preciado que es la vida.

La valoración de hecho aplicando la teoría de la imputación Objetiva.

Cuando el riesgo se haya realizado en el resultado concreto. Para Roxin. "la imputación objetiva vincula al "principio de riesgo", como "un resultado causado por el sujeto que actúa; y debe ser imputado el causante por su obrar y si sólo cumple el tipo objetivo, cuando la conducta del autor haya creado un riesgo no permitido para el objeto de la acción". Ej. Un Vehículo se cruza el semáforo en rojo y colisiona con otro,

aquí, se concreta el riesgo desaprobado, al pasar el semáforo con luz roja. (el tipo, es pasarse el rojo) = el riesgo, es decir en contra de la normativa de tránsito. **Cuando el resultado se encuentre dentro del alcance del tipo.** La imputación objetiva, debe sujetarse a si el resultado ocasionado ha sido alcanzado por la realización de un peligro creado por el autor y no abarcado por el riesgo permitido. Ej.: el conductor, que conduce su vehículo a sabiendas que su vehículo esta defectuoso y que sus frenos no están ajustados; y atropella. Aquí, el conductor opera (conduce) a sabiendas que su vehículo no está bien.

Cuando el autor no cumpla su rol al cual está sujeto. “Roxin, considera que la imputación del tipo objetivo presupone la realización de un peligro, comprendido dentro de la descripción del tipo penal, creado por el autor o causante y fuera del riesgo permitido (no cubierto por el riesgo permitido). (Roxin, 2000). Ejem: el conductor, (rol) debe respetar las señales de tránsito; pero, se pasa en luz roja; y, atropella a un peatón (rol) que cruza por el paso cebra. (realiza el peligro descrito en el elemento tipo).

Por su parte destaca Gallegos G, S. B., & Saltos S, M. F. (2021) indica que;

La teoría de los roles sustentada por Jackobs, específica que la sociedad para desenvolverse en su cotidiana actividad requiere de estar organizada mediante ciertas discernimientos o actitudes denominadas roles, que se les da a cada sujeto miembro de la sociedad en función de su actividad o su profesión; Es decir, lo que la sociedad considera para su desenvolvimiento diario. (Pág. 199).

Los casos planteado por la doctrina, específicamente concluyen con razones lógicas, o sea, la imprudencia irrumpe el deber de cuidado, produciendo un riesgo desaprobado por la ley, de igual manera irrumpiendo con los deberes de mantenimiento del vehículo y aun así el conductor, actúa manifiestamente con imprudencia al desplazarlo y circularlo en vías de tránsito terrestre, otra de las razones en irrumpir con el rol que le corresponde, es decir se ejecuta un peligro descrito en el elemento tipo.

Criterio jurisprudencial en Venezuela.

“Según esta teoría la imputación objetiva de un resultado antijurídico causado por una conducta humana, sólo es imputable si ésta ha comportado un ataque a un bien jurídico penalmente tutelado, si dicha conducta ha creado un peligro jurídicamente desaprobado; y finalmente si ese peligro creado, se ha materializado en un resultado concreto, de esta manera el nexo de causalidad, es decir, la relación de causalidad entre la conducta y el resultado también se ha realizado en el hecho concreto causante del resultado” (Pereira, 2021, p s/n).

Específicamente hechas las consideraciones necesarias por la doctrina, la jurisprudencia y normas de derecho Comparado, expongo un caso hipotético, que vincula a un peatón imprudente en responsabilidad penal.

Para mayor comprensión, establezco un ejemplo. El 5 de enero del 2015, hora 8.30 pm José Antonio González, recibe una llamada telefónica de uno de sus empleados (Ronald Alexander Briceño), donde se le notifica que un auto había provocado un accidente en su negocio (Panadería Marta C.A.), ubicada en la avenida Bolívar, Entre calle 10 y 11, mediante el cual uno de sus hijos estaba herido, uno de los empleados había muerto y la panadería había sufrido algunos daños materiales, en este hecho el conductor del vehículo también resulta bastante herido, los vecinos que presenciaron el hecho manifiestan que, el conductor del vehículo, intento de alguna manera prevenir un accidente principal, el cual era un arrollamiento de una individuo que cruzo el pase peatonal indebidamente, es decir, cuando el semáforo estaba en verde, razón por la cual se produjo la colisión con la propiedad del ciudadano José Antonio González, por otro lado, la cámara de seguridad de uno de los locales vecinos registro suceso.

En el caso planteado se configuran todos los elementos que componen la teoría de la imputación objetiva. En el precedente caso se evidencia la imprudencia de peatón, se produjo un resultado antijurídico causado por una conducta humana, se produjo de igual manera un ataque a un bien jurídico penalmente tutelado (la vida), la conducta ha creado un peligro jurídicamente desaprobado (violación a una norma de tránsito); y finalmente si ese peligro creado, se ha materializado en un resultado concreto (se produjo daños al vehículo, a la propiedad privada, a la integridad física y al bien jurídico máspreciado que es la vida), en consecuencia, se evidencia el nexo de causalidad, es decir, la relación de causalidad entre la conducta y el resultado también se ha realizado en el hecho concreto causante del resultado.

Esta teoría en nuestro país no ha sido aplicada a casos similares al concretamente planteado, cuando la imprudencia del peatón deriva un suceso de transitabilidad.

El hecho de la víctima

La Sala de Casación Penal. Sentencia del 06/08/2010. Ponente Dra Deyanira Nieves Bastidas. Exp. N. 10-0019:

“El Tribunal encuentra preciso analizar los siguientes factores: las condiciones de la vía, las condiciones climáticas, las condiciones del vehículo tipo camioneta conducido por el acusado, los deberes implícitos al conducir por esa vía, la velocidad a la que se desplazaba el vehículo tipo camioneta conducido por el acusado, la prudencia o pericia con la que conducía, el estado del conductor al manejar su vehículo, y la ponderación de la condición y ubicación de las víctimas, conocido como el hecho de la víctima”. (SCP/TSJ. Sent. No. 10-0019. De fecha 06/08/2010).

En este mismo sentido el máximo tribunal aplica el siguiente criterio en cuanto a el hecho de la víctima;

Así lo expresa, Frías Caballero (1998) cuando expone lo siguiente: “La represión contundente del autor se vuelve problemática por la ya señalada actitud de la opinión pública, que considera a los jefes de tránsito como personas socialmente acomodadas cuya impecable personalidad no merece sanción penal cualquiera que sea la infracción. Es simplemente un pecador venial al que la policía suele hacer la vista gorda porque no es un alborotador y la opinión pública es indiferente o tolerante con este respetable individuo que se indigna ante otra mirada: todo ello lleva a identificar al hombre de la calle con el infractor”. (Pág. 54)

Marco Jurídico.

Legislación Nacional

1.- Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (1999).

El artículo 50 de la carta magna (1999), consagra el derecho al libre tránsito, facultad que tiene todo ciudadano de trasladarse libremente independientemente del medio; por todo el territorio nacional, en excepción cuando exista alguna limitación o disposición legal que lo impida.

Por su parte, en base a esta disposición legal toda persona tiene el derecho a desplazarse o circular; bajo la premisa, de que la legislación os permite el libre tránsito. Por otro lado, a modo de seguridad jurídica la misma Constitución nos establece en el artículo 26, el derecho que tiene toda persona de acceder a los órganos de la administración de justicia o mejor conocido como la tutela judicial efectiva, con la finalidad que se tutelen los derechos, y aunado a esto, el derecho que tiene toda persona a recibir respuesta oportuna, eficiente, idónea y transparente.

Se derivan de estas normas constitucionales dos situaciones jurídicas, debiendo ser muy enfático, partiendo del libre tránsito como derecho o facultad, existe la posibilidad que nuestro libre tránsito se hallare interrumpido por un accidente de tránsito terrestre, ya sea por nuestra causa o simplemente por causa de otro. Es indiscutible que el tránsito terrestre en la actualidad es un problema que, durante 1 año como promedio mínimo, deja sin vida a muchos y a otros en situaciones muy graves.

A modo de seguridad jurídica procesal; cuando un ciudadano se encuentra bajo un accidente vial y este es el afectado, el Estado de oficio debe inspeccionar el hecho, por lo que considero pertinente que el riesgo a sufrir la muerte o la tragedia de un daño o perjuicio irreparable e irreversible si fuere el caso, la acción penal debe ser la más idónea, y por ende los órganos de administración de justicia deben procurar un procedimiento acorde a una investigación penal, ya sea por la presunción que se tiene de un homicidio culposo o lesiones culposas, aunado a ello la acción civil cobra preeminencia cuando concurren daños y perjuicios, destacándose el deber de los órganos de administración de justicia de apreciar el pago de una sanción pecuniaria a modo de resarcir los daños.

2.- Código Civil venezolano (1982).

Señala el artículo 1.185 del Código Civil Venezolano (1982), “El que, con intención, o por negligencia o por imprudencia, ha causado un daño a otro, está obligado a repararlo”. Bajo esta premisa jurídica, existen dos supuestos de hecho distintos de responsabilidad, partiendo de la intención como primer supuesto y la no intención o también llamada (Culpa) como un segundo supuesto, independientemente quien incurra en un daño con intención o no, la consecuencia jurídica se debe a la responsabilidad u obligación que tiene quien lo ocasione de reparar o resarcir los daños.

Por su parte, esta norma jurídica ha sido utilizada de forma ordinaria para definir la responsabilidad civil, englobando dos elementos que configuran la culpa, como lo son; la imprudencia y la negligencia, factores que determinan la no intención de causar un daño no premeditado, por su parte, se destaca que la regla es suficiente precisa y, por consiguiente, deja muy claro que toda persona que ocasione un daño debe repararlo independientemente su intención o no. En consecuencia, un accidente de tránsito terrestre que ocasione daños y/o perjuicios, so pena de responsabilidad.

3.- Código Penal venezolano (2000).

De acuerdo a lo establecido en el del Código Penal Venezolano (2000),

Artículo 409

El que por haber obrado con imprudencia o negligencia, o bien con impericia en su profesión, arte o industria, o por inobservancia de los reglamentos, órdenes e instrucciones, haya ocasionado la muerte de alguna persona, será castigado con prisión de seis meses a cinco años.

En este sentido, el presente artículo establece la modalidad del delito del Homicidio Culposo, y expresa claramente cuáles son los elementos determinantes del tipo penal, circunstancias que determinan la culpa, es decir, la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de las

disposiciones legales, aunado a ello, el que incurra en un homicidio de esta modalidad como pena máxima se establece 5 años y mínima de 6 meses de prisión. De igual manera se hace necesario la verificación de algún elemento que determina la culpa para así no incurrir en error de tipo. El homicidio Culposo dada su naturaleza es un delito involuntario, es decir, un accidente que como consecuencia deja a una o varias personas sin vida, por su parte y de lo contrario si se demostrare que, si hubo intención, estaríamos frente a otra modalidad de homicidio.

Del mismo modo, el Código Penal establece las lesiones culposas como parte de un delito, así lo establece el artículo 420 de la norma sustantiva penal. Partiendo de que, si una persona ocasiona un daño físico o a la salud, o simplemente la perturbación en las facultades intelectuales de otros, podrá ser sancionado con el pago de alguna multa

Es de observar que las lesiones culposas, es un tipo penal que atribuye como sanción el pago de una peculiaridad de multas estimadas en Unidades Tributarias, consecuencia jurídica que en lo particular debe ser concebida en materia Civil, puesto que, un tipo penal de tal magnitud sin duda alguna deviene de un hecho con una consecuencia bastante dañosa, inclusive una persona que haya sufrido un accidente de tránsito, como víctima siempre sufre lesiones muy graves e inclusive existen lesiones irreversibles, donde el derecho penal debe cumplir el fin de castigar en proporción al daño ocasionado, y considero pertinente que si una persona sufre un daño irreparable que comprometa su salud física o intelectual, el victimario imprudente o negligente, debe además de resarcir el daño, como consecuencia jurídica debe atribuírsele una condena penal y no una multa como lo establece nuestro Código Penal Vigente.

4.- Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (1998).

Por su parte, el Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (1998), establece el deber que tiene todo conductor:

Artículo 156

Todo conductor deberá cumplir con las siguientes normas:

- 1) Ceder el paso a todo peatón que en uso de sus derechos esté cruzando una vía pública.
- 2) No adelantar a otro vehículo que se encontrare detenido o hubiere reducido la velocidad por estarle cediendo el paso a un peatón.
- 3) Tomar todas las precauciones en resguardo de la seguridad de los peatones.

Aquí se establecen de forma general, las principales obligaciones que debe cumplir todo conductor de un vehículo, con el objeto de velar por una mejor seguridad al transitar; la precaución es el pilar fundamental del tránsito terrestre. Por su parte, es indispensable destacar que, el peatón debe ser considerado como el sujeto que puede sufrir más daño en un accidente de Tránsito Terrestre, por ello el legislador lo sitúa en una posición legal ventajosa, y el conductor debe tener en consideración determinadas objetividades a fin de resguardar la vida e integridad física de todo transeúnte en circulación.

5.- Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (2001).

Por su parte la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (2001), establece una serie de disposiciones normativas que deben ser consideradas en todo accidente de Tránsito Terrestre, partiendo de los deberes que tiene todo conductor al momento al ser implicado en un hecho de tal magnitud, por lo que se destaca los siguiente:

Artículo 57

Todo conductor implicado en un accidente de tránsito deberá:

- Detener el vehículo, en el lugar del accidente.
- Cerciorarse si se han producido víctimas personales o daños a bienes públicos o privados como consecuencia del accidente y prestarles a las personas los debidos auxilios, procurando mantener el estado de las cosas.
- Avisar a la autoridad competente en todo caso; y

-Salvaguardar la fluidez y seguridad de la circulación e intercambiarse recíprocamente los datos de identificación de los vehículos y de las personas involucradas en el accidente y de ser posible de los testigos presenciales.

Lo dispuesto en los numerales 2 y 3 de este artículo se aplicará también a los testigos presenciales y otras personas que se hagan presentes en el sitio del accidente.

Partiendo de las razones descritas ut supra, es de considerar pertinente que el conductor en ocasiones desconoce de determinados deberes, inclusive en ocasiones los conductores quedan en estado de show, es decir, no se movilizan del vehículo hasta que las autoridades se apersonan en el lugar del suceso, por lo que se destaca que, en ocasiones quienes terminan auxiliando a las víctimas son personas ajenas al suceso, indiscutiblemente no se debe generalizar al señalarse que los conductores no cumplen con los deberes antes descritos, pero si se destaca en la mayor parte la fuga del victimario, por ende las víctimas sufren mayores consecuencias y por no ser auxiliadas en el momento que sufrieron el impacto, algunas veces pierden la vida.

6.- Ley de Transporte Terrestre (2008)

Por otro lado, el Artículo 192 de la Ley de Transporte Terrestre (2008) dispone:

Artículo 192

El conductor o la conductora, o el propietario o la propietaria del vehículo y su empresa aseguradora, están solidariamente obligados u obligadas a reparar todo daño que se cause con motivo de la circulación del vehículo (...).

Claramente expresa la norma transcrita precedente que, la responsabilidad puede ser atribuida tanto a una persona (el conductor), o también podrá demandarse solidariamente por daños a quienes se vinculan estrechamente con el conductor, o sea, el propietario del vehículo, o la aseguradora al cual el vehículo esté adscrito.

Por otro lado, la misma disposición legal refleja una salvedad o excepción, destacándose lo siguiente;

(...) a menos que se pruebe que el daño proviene de un hecho de la víctima, o de un tercero que haga inevitable el daño; o que el accidente se hubiese producido por caso

fortuito o fuerza mayor. Cuando el hecho de la víctima o del tercero haya contribuido a causar el daño, se aplicará lo establecido en el Código Civil.

Se destaca de las situaciones señaladas precedentemente que, las excepciones descritas en el artículo 192 de la Ley de Trasponte Terrestre, no aplican cabalmente, y en materia penal sólo minimizan la sanción que determina el Juez, pero el conductor de igual manera está obligado resarcir los daños, independientemente del hecho de la víctima.

Por otro lado, es necesario destacar lo dispuesto en el artículo 212 y 213 de la presente ley, a fin de determinar el tipo de responsabilidad y cual tribunal es competente para conocer.

Artículo 212. Acción Civil

El procedimiento para determinar la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito en los cuales se hayan ocasionado daños a personas o cosas, será el establecido para el juicio oral en el Código de Procedimiento Civil, sin perjuicio de lo dispuesto en el Código Orgánico Procesal Penal sobre la reparación de daños. La acción se interpondrá por ante el Tribunal competente según la cuantía del daño, en la circunscripción donde haya ocurrido en hecho.

Artículo 213. Remisión al Código Orgánico Procesal Penal

Todo procedimiento penal que se derive de accidentes de tránsito terrestre, se desarrollará conforme a lo establecido en el Código Orgánico Procesal Penal.

En base a disposiciones expresas con anterioridad, es preciso señalar que, existen dos tipos de procedimientos en materia de responsabilidad por accidentes de tránsito, o sea, la responsabilidad civil y la responsabilidad penal, situaciones jurídicas distintas y de instancias diferentes, por lo que se entiende que la acción penal es determinante, en razón de un homicidio culposo y lesiones de la misma especie, indiscutiblemente la acción penal está sujeta al ius puniendi, potestad que tiene el Estado de castigar, y éste, tiene plena responsabilidad de atribuir el delito y pena correspondiente al victimario en un accidente de tránsito. Por su parte, la acción civil es de instancia distinta y de impulso de las partes, en la cual lo pertinente es demandar por daños y/o perjuicios al victimario o responsable, con el objeto de resarcir el daño.

Legislación Comparada

Con el fin de obtener un análisis práctico que diere respuesta objetiva a la investigación realizada, se determinaron disposiciones normativas vigentes en países tales como Bolivia, Perú y Ecuador; comparación de aspectos jurídicos que sustentan de manera útil y contrastan en la actualidad, a diferencia de nuestra legislación vigente, todo lo concerniente a la responsabilidad de los transeúntes en vías públicas se encuentra regulado positivamente. A continuación, se ostenta la siguiente analogía y argumentos.

Bolivia

Al igual que Venezuela, Bolivia es un país ubicado en el sur de América, y rige aspectos del Tránsito Terrestre, en su Código Nacional de Tránsito, aprobado por DL 10735 de dieciséis de febrero de mil novecientos setenta y tres (16-02-1973) y elevado a rango de Ley N°. 3988 de dieciocho de diciembre del dos mil ocho (18-12-2008). En el Capítulo IX. De los Peatones, establece en su artículo 77 que, "En todo accidente que ocurra por culpa del peatón, este será responsable de las consecuencias, quedando obligado al resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados". Por su parte la norma expresa con objetividad la responsabilidad del peatón, partiendo de que, si es el causante del accidente de Tránsito Terrestre, debe ocupar las cargas de la responsabilidad, es decir, el pago de los daños o perjuicios causados.

Por otro lado, el Artículo 78 ejusdem, establece para los peatones; la prohibición en el situado en la calzada, independientemente sea para abordar o detener algún vehículo. De tal manera, se puede decir que son estas circunstancias también componentes de riesgo en el tránsito vehicular. Es de considerar que las normas expresas, son bastante generales.

Respecto a las sanciones se destacan en el cuerpo legal, en el Capítulo II. Artículo 143, Delitos. “El juzgamiento y sanción de los delitos de tránsito, son de competencia de la justicia ordinaria”.

Previamente es de considerar que los delitos producidos por accidentes de tránsito son de competencia ordinaria, partiendo que las normas correspondientes a la atribución de un Homicidio Culposo o lesiones, son tipos penales establecidos en la norma sustantiva penal de ese país.

Por otro lado, el Artículo 144 ídem, prevé las infracciones, destacándose que su atribución le corresponde a la policía de tránsito, y las sanciones son; el arresto, la inhabilitación de la licencia o sencillamente una multa.

Por otra parte, en el Capítulo IV. Artículo 164 y 165 ejusdem, prevé la responsabilidad del conductor y la responsabilidad de peatón, por lo que se presume responsable quien esté bajo las siguientes circunstancias:

Artículo 164. Responsabilidad del Conductor

Cuando el accidente ocurra en una bocacalle o franja de seguridad, entre un peatón y un vehículo, se presume la culpabilidad del conductor.

Artículo 165. Responsabilidad del Peatón

Cuando el accidente ocurra en la calzada, entre un peatón y un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón.

Por lo general, estas apreciaciones son sólo circunstancias generales, ya que, para determinar la responsabilidad del culpable en un accidente de tráfico, es necesario evaluar una serie de elementos considerados por la doctrina jurídica; necesarios y pertinentes.

Perú

Estado organizado como República, autónomo y soberano, con un sistema político Republicano; es uno de los países del sur América con legislación de tránsito más actualizada,

partiendo de la vigencia del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito y Código de Tránsito, publicado en el diario oficial del Perú el 22 de abril del 2009.

Por su parte, el Título VI. De los Accidentes de Tránsito y el seguro obligatorio, establece presunciones de responsabilidad respecto al peatón.

Artículo 276

El peatón goza del beneficio de la duda y de presunciones a su favor, en tanto no incurra en graves violaciones a las normas del tránsito, como cruzar la calzada en lugar prohibido; pasar por delante de un vehículo detenido, parado o estacionado habiendo tránsito libre en la vía respectiva; transitar bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes; cruzar intempestivamente o temerariamente la calzada; bajar o ingresar repentinamente a la calzada para intentar detener un vehículo; o subir o bajar de un vehículo en movimiento o por el lado izquierdo.

Por su parte, se destaca el beneficio de la duda que, por lo general siempre está latente en la mayoría de los cuerpos legislativos que han regulado la conducta de transeúntes en vías públicas, y al referirnos a la responsabilidad del peatón es algo bastante preocupante, puesto que en la mayoría de los accidentes de tránsito se deben a su imprudencia. Independientemente de esto, se destaca la gran labor del Perú, como factor positivo al regular la conducta del peatón sobre el tránsito terrestre, aunque en sus normas existe ambigüedad e incompresibilidad.

Ecuador

Presenta el Código Orgánico Integral Penal (COIP), con Registro Oficial N° 180/2014. Y en base a lo que sitúa su artículo 1, tiene como finalidad regular el poder punitivo que tiene el Estado Ecuatoriano, tipificar delitos y penas, establecer el procedimiento bajo la óptica del debido proceso, además promueve en fin de la pena y la rehabilitación de los procesados, aunado a ello, la reparación de forma íntegra a las víctimas.

Se destaca que, es el único país de Latinoamérica que ha llevado al rango de integrar en la norma sustantiva penal por excelencia los delitos de Tránsito Terrestre, y dedica un Capítulo cabal

para integrar y regular las infracciones de Tránsito, establecer los delitos y las penas correspondientes, de igual manera sanciona todo lo referente a las contravenciones.

Artículo 371. Del Capítulo Octavo, infracciones de tránsito, Sección Primera. Este Artículo define las infracciones de tránsito como acciones u omisiones culposas que se producen en el perímetro de transitabilidad vial.

Artículo 373. En esta disposición legal se establece la responsabilidad de peatones, pasajeros o controladores. Por lo tanto, se destaca que, cuando un accidente de tránsito se produzca por razones ajenas al conductor, o sea, la producción del hecho se deriva de la conducta del pasajero o del controlador, se dispone que se aplicaran las penas correspondientes a las previstas en el Código Orgánico Integral Penal vigente, salvo la llamada pérdida de puntos que se aplica exclusivamente a los conductores.

Por otro lado, en la sección segunda del mismo Capítulo, establece los delitos culposos de tránsito; por su parte:

Artículo 376. Esta disposición establece lo referente a la muerte causadas por el conductor en curso de embriaguez o bajo otras sustancias tales como; estupefacientes y psicotrópicos, en consecuencia si una persona en circulación vehicular bajo estas circunstancias le quita la vida a otra o a otros, será sancionado con una pena privativa de libertad de 10 a 12 años, y en definitiva la revocatoria de la licencia de conducir, del mismo modo si ocasiona daños materiales está obligado a resarcir los mismos, responsabilidad que no solo recae en el conductor del vehículo, sino no que, también en la persona que sea el propietario del mismo, y del mismo modo, la operadora de transporte, es decir, existe la responsabilidad solidaria por daños civiles.

Artículo 377. Prevé la muerte culposa; por ende, quien ocasione un accidente de tránsito infringiendo el deber objetivo de cuidado y ocasionando la muerte de una o más personas, será condenado con una pena privativa de libertad de uno a tres años, y la suspensión de la licencia en un término de 6 meses cumplidos a partir de la condena. Asimismo, el presente artículo prevé 5 acciones innecesarias, ilegítimas o peligrosas que determinan el homicidio culposo con una pena mayor a la antes señalada y del mismo modo se establece la responsabilidad solidaria.

Artículo 379. Esta disposición legal prevé las lesiones derivadas de un accidente de tránsito, remitiéndonos a otro dispositivo legal que desarrolla las sanciones por el resultado de lesiones, o sea, al artículo 152 ibidem, y se aplicaran reducidas en un cuarto a la pena mínima prevista en cada caso. Del mismo modo, la misma disposición legal, expresa; que si las lesiones se derivan de circunstancias donde el conductor del vehículo estaba en estado de embriaguez o bajo alguna otra sustancia ya mencionada, se le aplicaran los preceptos con máximas sancines establecidas en el Artículo 152 ídem, incrementadas en un tercio, y la suspensión de la licencia de conducir igual a la mitad de la pena privativa de libertad interpuesta.

Marco Contextual.

La investigación que precede, proporcionó una estructura de información que a través de la recolección de documentos bibliográficos virtuales, entre estos; revistas, artículos, comentarios, análisis doctrinarios, tesis, reportes, leyes nacionales e internacionales, seguidamente y de manera comentada, se expuso la realidad de la problemática de tránsito terrestre en versión a la responsabilidad, imprudencia comisionada o efectuada por peatones o transeúntes de vías públicas, tomando en cuenta doctrina y jurisprudencia nacional así como estudios internacionales,

aspectos de cultura y conducta adecuadas que demuestran un avance jurídico procesal en cuanto a la problemática.

En este mismo sentido, a través de la observación, análisis e interpretaciones del tema de estudio proporcioné un interés a la adaptación nacional, puesto que la realidad de nuestro país ausenta el desarrollo objetivos, de análisis, estructuración de normas en sentido jurídico que regulen la omisión de un deber, o la acción imprudente del actor, destacándose de que distintos países ha desarrollado avances jurídicos sobre el tema, adaptando nuevos lineamientos jurídicos, que mediante este, se demuestre un avance en el mundo del derecho que se adapta a la realidad humana, con este proceso de estudio impera el conocimiento y la buena estrategia de la regular la conducta de los sujetos de tránsito terrestre, en consecuencia. Se espera que nuestro país implemente determinado estudio y de manera progresiva la sociedad venezolana adapte su conducta en determinada ocasión.

CAPÍTULO III

DISEÑO METODOLÓGICO

En este capítulo se narra la relación que tienen los procedimientos concernientes al desarrollo de una investigación de acuerdo al método correspondiente, es decir, se establece de manera científica el tipo y diseño de investigación, los instrumentos de recaudo de información, procesos y metodología de la información.

“Es la estrategia que asume el investigador para responder al problema planteado, que puede ser de tipo documental, de campo o experimental”. (Arias, 2012, p. 27).

La actual investigación se sitúa en el tipo documental Jurídica.

Tipo de Investigación

Ubicamos este estudio en una investigación documental jurídica, que puede definirse de la siguiente manera:

“La investigación documental es un proceso basado en la búsqueda, recuperación y análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales: impresas, audiovisuales o electrónicos, como toda investigación el propósito de este diseño es el aporte a nuevos conocimientos”. (Arias, 2012, p. 27).

Por su parte, Álvarez (2002). “La investigación documental depende fundamentalmente de la información recogida o consultada en documentos o cualquier material impreso susceptible de ser procesado, analizado e interpretado” (p.32).

En este mismo sentido, según la Escuela Nacional de Fiscales del Ministerio Público Venezuela (2017), expone que;

“La investigación documental jurídica permite a los investigadores profundizar cuestiones relacionadas con cuestiones jurídicas en el contexto actual, facilitando el análisis y la consideración para atender las inquietudes de los investigadores. El

propósito de este estudio es estudiar derecho. A la hora de realizar investigaciones judiciales, la peculiaridad radica en que el derecho al contenido incluye aspectos importantes como el ordenamiento jurídico (independientemente de su eficacia) y sus disposiciones científicas. Facticidad: se refiere a un hecho que da origen a una determinada norma y por tanto está regulado por la ley. Asimismo, se tiene en cuenta el impacto histórico y social de la legislación. Y axiomas relacionados con apreciaciones sociales de normas jurídicas (injustas o equitativas) y conceptos prejurídicos (valores que conducen a la creación o abolición de ciertas normas positivas)". (pág. 33).

Contrastado lo precedente, la investigación documental jurídica se llevó a cabo, mediante la recolección de documentos jurídicos, lo que permitió un estudio basado en análisis de aspectos bibliográficos y estudios de fuentes recopiladas. Reitero que la investigación dependió de un proceso sistemático de fuentes bibliográficas, que sin duda alguna permitió concretar la finalidad de esclarecer interrogantes referentes al tema de estudio.

Diseño de la investigación

La investigación oportuna se ubicó de carácter bibliográfico con un nivel combinado; explicativo y descriptivo, en tal sentido, según Palella y Martins, (2012).

“La investigación bibliográfica, La base para un estudio sistemático, detallado y en profundidad de todo el material documental de todo tipo. Busca el análisis de fenómenos o el establecimiento de relaciones entre dos o más variables (...). El diseño bibliográfico utiliza procedimientos lógicos y mentales propios de toda investigación, como el análisis, la síntesis, la deducción, la inducción (...) la construcción del conocimiento. Se basa en diferentes métodos de recuperación y modificación de datos, análisis de documentos y contenido”. (Palella y Martins, 2012, p. 87).

Por otro lado, “los estudios explicativos o causales están dirigidos a responder a las causas de los eventos físicos o sociales, luego su interés se centra en conocer por qué ocurre un fenómeno, en qué condiciones se da éste (...)”. “Los estudios descriptivos tienen como objetivo central exponer las características de los fenómenos (...)”, (Escuela Nacional de Fiscales del Ministerio Público Venezuela, 2017, p. 33).

En tal sentido, "la investigación descriptiva consiste en la caracterización de un hecho, fenómeno, individuo o grupo, con el fin de establecer su estructura o comportamiento". (Fidias G. Arias, 2012, p .24).

Precedido lo anterior, es importante señalar que la investigación tiene carácter explicativo o causal, en el sentido que se da respuesta a la causa de los accidentes de tránsito terrestre, de igual manera se determinó que este fenómeno ocurre por omisión de un deber de cuidado, que sin duda alguna en ocasiones dependen de la imprudencia de peatones, por otro lado, las causas que producen el carácter descriptivo, es porque se revela la realidad actual nacional, en relación al cumplimiento de obligaciones de transitabilidad pública que deben cumplir los transeúntes en vías de tránsito terrestre, por otro lado, se analizan distintas teorías doctrinaria y leyes de derecho comparado, que evidencian la fortuna y necesaria adaptación jurídico procesales en nuestro sistema legislativo, es decir, su empleo del método por la modalidad en la que se hizo el análisis, la descripción y explicación de los datos recopilados.

Técnicas e Instrumentos de Recolección de Datos.

Las técnicas de recaudación de datos son "el procedimiento o forma particular de obtener datos o información". (Arias, 2006, p. 67).

Y el instrumento " es cualquier recurso, dispositivo o formato (en papel o digital), que se utiliza para obtener, registrar y almacenar información." (Arias, 2006, p. 67).

Por consiguiente, el alcance de los objetivos de la investigación dependió de la recolección de datos constituyentes y fundamentales, ya través de la indagación de fuentes documentales, me permitieron, en sentido subjetivo desarrollar una interpretación eficiente, por lo tanto, sustenta la investigación a través de los siguientes.

Las técnicas de recolección de datos fueron:

- a) Revisión bibliográfica, de recolección; doctrinarios, jurisprudenciales y jurídicos.
- b) Revisión de documentos, de selección y aprobación de documentos.
- c) Análisis jurídico, síntesis y análisis de normas jurídicas y la funcionabilidad intrínseca social.

Los Instrumentos Utilizados en la Recolección de Datos fueron:

- a) Revistas virtuales
- b) Sentencias nacionales
- c) Leyes nacionales e internacionales
- d) Material de internet

Métodos y Técnicas de Análisis de la Información

Mediante la recolección y registro de datos en la investigación se analizaron de manera oportuna y eficaz es el cúmulo de documentos necesarios.

El método utilizado en la presente investigación es diverso, por cuánto: comparativo, en el sentido que, mediante la recaudación de información, con el fin de comparar, se determinaron las diferencias, ventajas y desventajas de la problemática, por otro lado, se utilizó un método de análisis teórico y jurídico.

En consecuencia esto me permitió determinar las causas, relaciones y caracteres de la problemática, en base a teorías ya estudiadas por la doctrina jurídica, desde esta perspectiva se determinaron elementos esenciales, que determina la investigación, y por último la visión jurídica que me permitió establecer principios jurídicos generales, que determinaron las consecuencias de su derivada y la concordancia con las instituciones en vigor del marco de normas positivas, lo que permitió interpretar y exteriorizar el conocimiento jurídico.

Procedimiento aplicado a la investigación.

El perfeccionamiento de esta indagación se estructuró en base al siguiente procedimiento:

- Elección del problema.
- Planteamiento y formulación del problema.
- Hipótesis y los objetivos de la investigación.
- Estructuración de la investigación de sustento
- Conceptualización de las bases teóricas.
- Representación del marco metodológico.
- Análisis e interpretación de los datos recolectados

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS DATOS RECOLECTADOS

En este Capítulo, abarca el campo de análisis e interpretación, vinculo inédito a los objetivos, con la finalidad de lograr las conclusiones oportunas.

1.- Comprobar la existencia de alguna teoría jurídica nacional, que especifique la responsabilidad por imprudencia de los peatones o transeúntes.

Realizada la verificación de la Jurisprudencia Venezolana a través del Portal web oficial del Tribunal Supremo Justicia, se determinó la existencia de una teoría denominada; teoría de la imputación objetiva, criterio jurisprudencial aplicado para determinar la responsabilidad por delitos culposos, aunque se deja a salvedad que, hasta el momento no ha sido aplicada en casos de accidentes de tránsito producidos por peatones imprudentes.

Es este mismo orden de ideas, a modo de análisis y síntesis reúno 4 teorías que conforman una totalidad coherente o la más próxima, dentro del estudio de la culpabilidad como elemento esencial del delito. (Tribunal Supremo de Justicia. Sala Constitucional. Sentencia del 14/08/2015. Ponente Dr. Juan José Mendoza Jover. Exp. N. 14-1336).

Cuadro N° 1: Teorías analizadas por la Jurisprudencia para determinar la responsabilidad por culpa.

La Teoría de la Equivalencia de Condiciones o la Condición Sine Qua Non	Teoría de la Causa Eficiente	La Teoría de la Causalidad Adecuada	La Teoría de la Imputación objetiva
Los estudios de causalidad tienen una base creíble: tratar de remover mentalmente al culpable putativo de la suma de eventos, y sin embargo surge el resultado, pero el conjunto de causas intermedias sigue siendo el mismo.”, es claro que el hecho y sus consecuencias no pueden ser atribuido a la eficiencia de esta persona, mientras que, si la persona es removida mentalmente de la escena, el resultado no es nada en absoluto. Resulta que no debe generarse, o debe generarse de una manera completamente diferente, en cuyo caso es ciertamente justificado considerar que esto es el resultado de su actividad	La parte que considera si todas las condiciones de un resultado ilegal en particular son necesarias para que ese resultado ocurra. Sin embargo, hay cosas que son más efectivas para producir resultados, es decir, cosas que constituyen la causa de los resultados.	No todas las condiciones del resultado son causa en el sentido legal, sino sólo lo que normalmente es suficiente para producir el resultado. En este sentido, basta una condición para producir el resultado cuando una persona colocada en la misma situación que el agente hubiera podido prever en circunstancias normales que inevitablemente se produciría el resultado perjudicial. Se critica esta teoría, el hecho de que casi todo es predecible, por lo que la determinación de la condición que origina el resultado es inexacta, dando al juez un excesivo margen de discrecionalidad para determinar o determinar la justa causa del resultado	La imputación objetiva de un resultado antijurídico causado por una conducta humana, sólo es imputable si ésta ha comportado un ataque a un bien jurídico penalmente tutelado, si dicha conducta ha creado un peligro jurídicamente desaprobado; y finalmente si ese peligro creado, se ha materializado en un resultado concreto, de esta manera el nexo de causalidad, es decir, la relación de causalidad entre la conducta y el resultado también se ha realizado en el hecho concreto causante del resultado

Fuente: (TSJ/SCost. Sentencia. Exp. N. 14-1336d el 14/08/2015).

Ciertamente en los delitos tránsito terrestre que se derivan por la imprudencia del peatón, se configuran todos los factores que componen la teoría de la imputación objetiva. Por lo tanto, se evidencia la imprudencia de peatón, que es sin duda alguna el factor que produjo un resultado antijurídico, o sea, es causado por el hombre, se produce del mismo modo, un ataque a un bien jurídico penalmente tutelado (la vida o la integridad física), la conducta ha creado un peligro jurídicamente desaprobado (violación a una norma de tránsito o la ley penal).

Finalmente si ese peligro creado, se ha plasmado en un resultado determinado, en ocasiones se producen daños al vehículo del conductor, a la propiedad privada, a la integridad física y al bien jurídico más preciado que es la vida, por consecuencia, se evidencia el nexo de causalidad, es decir, la relación de causalidad entre la conducta y el resultado, es decir, la imprudencia y el accidente de tránsito terrestre, también es menester que se haya realizado en el hecho concreto causante del resultado, o sea, de ninguna manera la imprudencia opera después del hecho, determinándose que es el factor principal concreto, causante del resultado. Esta teoría no ha sido aplicada en los delitos de tránsito terrestre llevados a cabo por la Jurisprudencia Venezolana.

2. - Analizar las bases jurídicas internacionales sobre la responsabilidad que tiene el peatón frente a su conducta por omisión.

Existen normas de carácter penal que sancionan a los peatones imprudentes en accidentes de tránsito terrestre, en distintos países tales como; Ecuador, Bolivia y Perú.

Cuadro N° 2. Marco legal de Derecho Comparado

Contexto	Ordenamientos	Dispositivos	Preceptos
Venezuela	Constitución (1999)	Art. 50	Derecho al libre tránsito
		Art. 26	Acceso a los Órganos de Administración de Justicia Tutela Judicial Efectiva
	Código Civil (1982)	Art.1185	La responsabilidad civil Elemento (Culpa)
	Código Penal (2000)	Art. 409	La responsabilidad penal por el delito; Homicidio Culposo Pena (6 meses a 5 años de prisión)
		Art. 420	Lesiones culposas Sanciones estimadas en (U.T)
	Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (1998)	Art. 156	Principales obligaciones atribuidas al conductor de un vehículo.
	Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (2001)	Art. 57	Deberes de todo conductor implicado en un accidente de tránsito
Ley de Transporte Terrestre (2008)	Art. 192	Responsabilidad solidaria por accidentes de tránsito Excepciones El hecho de la víctima, el hecho de un tercero, caso fortuito o fuerza mayor.	
Bolivia	Código Nacional de Tránsito elevado a Ley No. 3988 (2008)	Art.77	Responsabilidad del peatón en Accidentes de Tránsito. La culpa. Obligación al resarcimiento de daños y perjuicios ocasionados.
		Art. 78	Prohibición del peatón en el situado de la calzada
		Art. 143	Delitos. Juzgamiento de delitos de tránsito. Competencia de la Justicia Ordinaria.
		Art. 144	Infracciones. Atribución a la Policía de tránsito.
		Art. 164	Responsabilidad del conductor. Presunción de culpabilidad.
Art. 165	Responsabilidad del Peatón Presunción de culpabilidad		
Perú	T. U. Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito (2009)	Art. 61	Obligaciones del Peatón
		Art. 276	Beneficio de la duda y presunciones del peatón en accidentes viales
Ecuador	Código Orgánico Integral Penal (2014)	Art. 18	Infracción penal (conducta típica, antijurídica y culpable)
		Art. 371	Accidentes de tránsito (Acciones u omisiones)
		Art. 373	Responsabilidad de peatones, pasajeros o controladores (el hecho de la víctima o de un tercero)
		Art. 376	Muertes causadas bajo alcohol, estupefacientes o psicotrópicos Pena (de 10 a 12 años) responsabilidad solidaria
		Art. 373	Muerte culposa Infracción del deber objetivo de Cuidado. Pena (1 a 3 años) responsabilidad solidaria
		Art. 379	Lesiones derivadas por accidentes de tránsito
Art. 380	Daños materiales; reparación por daños a la propiedad		

Fuente. Legislación ubicada en la Web

En relación al planteamiento legal de Derecho comparado precedente, es notorio e indudablemente que la legislación de estos países, han tratado de llevar a un mismo rango de responsabilidad tanto al peatón como al conductor, partiendo de la inclusión de normas de carácter sancionatorio igualitario, aunque se manifiesta por tesis que aún en Bolivia y Perú, las normas aún presentan vacíos jurídicos, y por tanto en la aplicación resulta un poco difícil para el sistema judicial penal determinar el delito y la pena aplicable.

Por otro lado, es de admirar que en Ecuador las normas referentes a los hechos, sanciones y procedimientos relativos al tránsito terrestre ha sido llevado al rango de Código Orgánico Integral Penal en el año 2014, en cual desde ese entonces se prevén delitos atribuidos a conductores, peatones y usuarios de transportes, con un grado de responsabilidad equitativo. Aunque es indispensable determinar si han sido eficaces en su aplicación.

3.- Verificar la efectividad de las bases jurídicas que sancionen la conducta del peatón en los países que han legislado sobre la problemática.

Cuadro N° 3. Conclusiones de Estudios previos.

“Incorporación del Artículo 261 Bis al Código Penal Boliviano para establecer la Responsabilidad Penal del Peatón en Accidentes de Tránsito”, Bolivia (2015)	“Informe jurídico sobre la falta de aplicación del Código Orgánico Integral Penal (COIP), que sanciona a peatones que cometan infracciones de tránsito en Santo Domingo de los Tsáchilas”, Ecuador (2015)	“Fundamentos jurídicos y facticos para regular la transitabilidad de peatones y vendedores en vías de circulación vehicular”, Perú (2014)
<p>“... se supone que quedan en la impunidad por el vacío legal que existe en nuestra normativa. Porque las autoridades competentes no pueden hacer prácticamente nada para sancionarlos. Al poner en peligro su integridad física y la de los demás usuarios de la vía, podría lesionarse o, en el peor de los casos, morir. Esto expone fallas en las reglas que, si los líderes las corrigen, pueden prevenir muertes y mal comportamiento de los peatones antes de que tengan consecuencias más graves.</p> <p>La existencia de este vacío legal tiene dos consecuencias relacionadas. El primero es la deducibilidad y el segundo es la tasa de aumento de los accidentes de peatones. Entendiendo, concluimos que este desnivel crea un entorno sin importancia para los peatones y supone un riesgo para la seguridad vial. Además, esta nulidad jurídica es causa de fraude contra los conductores que pueden ser responsables penalmente en caso de accidente con muerte o lesiones”. (Huarachi, 2015, p.101)</p>	<p>“...Se pudo evidenciar que la falta de control y aplicación de la Ley a los peatones que cometen infracciones de tránsito es un problema social y así mismo no hay regulación a quienes transiten por las calles y para quienes conducen no es seguro porque no hay un control por parte de los agentes de tránsito.</p> <p>En la fundamentación legal del Informe Jurídico se logró hacer evidenciar los principios, garantías y obligaciones constitucionales de las personas, que se está vulnerando el derecho a la seguridad jurídica por la falta de control por los agentes de tránsito y la aplicación de la Ley”. (Cañar, 2015, p.79)</p>	<p>“Por lo tanto, creemos que esta regla no es suficiente y que se debe alentar a los peatones a respetar las reglas de la Ordenanza Nacional de vialidad a través de multas y sanciones. En nuestro país, esto se complementa con un sistema de ordenanzas que regulan el paso de peatones y vendedores ambulantes. Además, ante el problema de la reeducación de los peatones infractores, cabe señalar el propósito específico de prevención activa del proyecto de ley. Y recomendar su aplicación”. (Castillo, 2014, pág. 136).</p>

Fuente: Documentos ubicados en la Web.

En base a estas consideraciones es indispensable señalar que, la perspectiva que se tiene sobre la regulación de las normas de tránsito terrestre, aún son ineficaces, por distintos motivos, ya sea por el vacío jurídico que dejan las normas de carácter penal en cuanto a esta problemática, la falta de control y aplicación de la ley, de modo tal, que debe promoverse a través de multas y sanciones el cumplimiento de las leyes de determinado carácter, más allá de eso considero pertinente, la educación vial que debe recibir la sociedad, respecto a las sanciones que podrán ser aplicadas a determinados hechos, y oportunamente nuestro país, debe empezar a tipificar los delitos y sanciones de tránsito terrestre, puesto que, si no damos un paso adelante sobre la sanción

de una ley con categoría en base a la problemática planteada, nuestro estado de Derecho se hace ineficaz y por ente, se estanca en un avance necesario, pertinente y trascendental.

4.- Evaluar si existe la necesidad en Venezuela de realizar una Reforma al Código penal y Leyes de Tránsito Terrestre que especifiquen e incorporen delitos y sanciones penales derivadas de accidentes de tránsito terrestre.

Cuadro N° 4, Legislación vigente en Venezuela que regula la seguridad vial.

Reglamento a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, Gaceta Oficial N° 5240. de fecha 26 junio 1998.	Código Penal de Venezuela, Gaceta Oficial N° 5.494 Extraordinario de fecha 20 de octubre de 2000.	La Ley de Trasponte Terrestre, Gaceta Oficial N° 38.985, de fecha 1 agosto 2008.
---	---	--

Fuente: Legislación virtual, Gaceta oficial

Se destaca que el Código Penal Venezolano tiene vigencia por más de 2 décadas, si modificación de texto, solo se prevé la derogación de algunas de sus disposiciones por leyes especiales.

El Reglamento a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, está vigente desde año 1998, inclusive su vigencia se destaca antes de la entrada en vigor de nuestra Constitución nacional, en inclusive es el reglamento a ley de Tránsito y Transporte Terrestre, que está vigente 10 años después del mismo.

La Ley de Trasponte Terrestre del año 2008, no regula la conducta imprudente del peatón ni hace mención a dicha infracción aunque se menciona el hecho de la víctima, como excepción a la responsabilidad del conductor, que en los caso de responsabilidad civil es considerado a la hora que el Juez estima los daños y perjuicios al que debe responder el conductor, en la responsabilidad penal el hecho de la víctima, puede llegar a considerarse por el Juez como una atenuante en Homicidio o lesiones culposas.

Según el Artículo 192 de la Ley de Transporte Terrestre (2008) dispone:

El conductor o la conductora, o el propietario o la propietaria del vehículo y su empresa aseguradora, están solidariamente obligados u obligadas a reparar todo daño que se cause con motivo de la circulación del vehículo, **a menos que se pruebe que el daño proviene de un hecho de la víctima**, o de un tercero que haga inevitable el daño; o que el accidente se hubiese producido por caso fortuito o fuerza mayor (...). (subrayado del alumno)

Es indispensable señalar que, nuestra legislación penal a lo largo de mucho tiempo han sido suplantada por criterios jurisprudenciales, debido al vacío jurídico que presentan nuestras normas, e inclusive la mayoría de modalidades de delitos, los encontramos en leyes especiales, sin que se haga una reforma al Código penal, norma que integra una mayor parte de los delitos contra la vida y la integridad personal. Es este sentido a modo de crítica, la teoría o el criterio jurisprudencial solo es, una fuente secundaria de Derecho Penal, no olvidemos que la fuente formal única de este derecho es la Ley y por lo tanto, en esta materia el principio de legalidad debe ser inviolable, resaltando que; en virtud del cual, no hay delito ni pena sin ley previa que lo establezca.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Conclusiones

El proceso de búsqueda, recolección y consulta de las fuentes documentales o bibliográficas, se concluye que los delitos de tránsito terrestre son un fenómeno que deben recibir el mismo tratamiento que los delitos comunes tipificados en nuestro ordenamiento jurídico penal vigente, por otro lado, la no tipificación de infracciones de tránsito ha traído como consecuencia un trato desigual entre conductores y peatones, aunque esta situación a nivel internacional con el transcurrir del tiempo, se inclina a una regularización positiva, en razón que cada vez se observa con más frecuencia el incremento de accidentes en vías públicas, por lo que se hace necesario la implementación de estrategias conducentes a promover la regulación de estos hechos, y las sanciones respectivas, donde se garantice el tránsito libre y la seguridad vial, tal como lo establece nuestra Constitución en su artículo 50.

En aras que la circulación sea un derecho protegido por el Estado, deben crearse leyes con carácter sancionatorio, que fundamente los hechos producidos por peatones imprudentes, situación que sin duda alguna ha disminuido en un porcentaje un tanto mínimo pero necesario, en países que han abordado esta problemática o fenómeno, situación que beneficia a la colectividad social de cada país.

Sin embargo, es posible que dicho fenómeno siga afectando la transitabilidad actual en los países que han regulado de forma positiva, sobre todo, en ciudades donde el control de tránsito vial no sea eficiente, situación esta, hace que el derecho sea ineficaz, por esta razón es un deber de los órganos, instituciones, funcionarios y la colectividad en general y en común, deben velar por

el funcionamiento, cumplimiento y aplicación de determinados ordenamientos jurídicos penales, de igual manera el estudio y avances sobre los mecanismos jurídicos Penales de igual manera el estudio y avances sobre los mecanismos jurídicos ya existentes, sigue siendo objeto de estudio en legislaciones que requieren de modo alguno, su regulación interna, conforme a la análisis y síntesis obtenida, la transita habilidad peatonal en ocasiones es un factor de peligro eminente al que el conductor debe temer; es decir la imprudencia del transeúnte en las vías de tránsito terrestre.

Por su parte, en relación a los objetivos específicos de la presente investigación cabe referir las siguientes consideraciones.

Sobre el objetivo específico **número 1**. Comprobar la existencia de alguna teoría jurídico nacional, que especifique la responsabilidad por imprudencia de los peatones a transeúntes. Se concluye hecha la verificación de la jurisprudencia venezolana a través del portal web oficial del Tribunal Supremo Justicia, se determinó la existencia de una teoría denominada; teoría de la imputación objetiva, criterio adaptado a otros tipos penales, es decir, esta teoría no ha sido aplicada en los delitos de tránsito terrestre llevados a cabo por la Jurisprudencia Venezolana.

Esta teoría se presenta “como un elemento nuclear de las corrientes jurídica penales denominados funcionalistas en que, en su mayor pretensión de configurar un sistema de imputación penal despojado del contenido naturalístico, propio de las corrientes causalistas y finalista, lo edifican sobre la base de consideraciones de carácter social, teniendo a la normativización de los conceptos fundamentales de la dogmática penal”. (Torrejón y Vázquez, 2016, p.10).

Respecto a esto, al objetivo específico **número 2**. Analizar las bases jurídicas internacionales sobre la responsabilidad que tiene el peatón frente a su conducta por omisión. Bajo

este objetivo, se pudo evidenciar en investigación abordada, que si existen normas de carácter penal que sancionen a los peatones imprudentes en accidentes de tránsito terrestre, en distintos países tales como; Ecuador, Bolivia y Perú, en el cual se determinó, que en los accidentes que ocurran por culpa del peatón, será este responsable de las consecuencias, y por lo tanto está obligado al resarcimiento de los daños ocasionados. Por otro lado, recibe trato igualitario respecto a las sanciones de carácter penal.

En torno al objetivo específico **número 3**, verificar la efectividad de las bases jurídicas que sancionen la conducta del peatón en los países que han legislado sobre la problemática, se destaca distintas consideraciones en varias tesis de grado, relativas a la responsabilidad penal del peatón, destacándose en estas investigaciones, el vacío jurídico existente en las normas sustantivas penales, además el fatal de control y aplicación de las leyes de tránsito terrestre por parte de los agentes de tránsito y por último se destaca la normativa ha sido letra muerta para la mayoría de transeúntes de determinados países.

Mas allá de las conclusiones destacadas precedentemente, considero pertinente, la educación vial que debe recibir la sociedad, respecto a las sanciones que podrán ser aplicadas a determinados hechos, y oportunamente nuestro país, debe empezar a tipificar los delitos y sanciones de tránsito terrestre, puesto que, si no damos un paso adelante sobre la sanción de una ley con categoría en base a la problemática planteada, nuestro estado de Derecho se hace ineficaz y por ente, se estanca en un avance necesario, pertinente y trascendental.

En cuanto al objetivo específico **número 4**. Evaluar si existe la necesidad en Venezuela de realizar una Reforma al Código penal y Leyes de Tránsito Terrestre que especifiquen e incorporen delitos y sanciones penales derivadas de accidentes de tránsito terrestre.

Es indispensable señalar que, nuestra legislación penal a lo largo de mucho tiempo han sido suplantada por criterios jurisprudenciales, debido al vacío jurídico que presentan nuestras normas, e inclusive la mayoría de modalidades de delitos, los encontramos en leyes especiales, sin que se haga una reforma al Código penal, norma que integra una mayor parte de los delitos contra la vida y la integridad personal. Es este sentido a modo de crítica, la teoría o el criterio jurisprudencial solo es, una fuente secundaria de Derecho Penal, no olvidemos que la fuente formal única de este derecho es la Ley y, por lo tanto, en esta materia el principio de legalidad debe ser inviolable, resaltando que; en virtud del cual, no hay delito ni pena sin ley previa que lo establezca.

Recomendaciones

A partir de las conclusiones se plantean las siguientes recomendaciones.

Se hace necesario exponer las consideraciones de la presente investigación, con el fin de que pueda ser influencia para otros estudios, razón por el cual, es menester que este fenómeno denominado Accidentes de Tránsito Terrestre, puedan y deba ser regulado de la forma adecuada, es decir, adaptada a la necesidad latente de nuestro país, partiendo de que, el Reglamento de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, Gaceta Oficial N° 5240. de fecha 26 junio 1998, la Ley de Transporte Terrestre, Gaceta Oficial N° 38.985, de fecha 1 agosto 2008 y el Código Penal de Venezuela, Gaceta Oficial N° 5.494 Extraordinario de fecha 20 de octubre de 2000. No se adaptan a las necesidades jurídicas en cuestión, en consecuencia, se plantea la una reforma.

Se determino a través de esta investigación que de alguna manera se da un trato desigual en cuanto a la responsabilidad por accidentes de Tránsito Terrestre, donde el conductor en el mayor de los casos se determina responsable total de un acontecimiento dañoso, mientras que el peatón

imprudente se exenta de responsabilidad, por lo que es tarea del sistema legislativo, modificar las leyes vigentes, con el fin de prever sanciones penales al peatón causante de accidentes de tránsito.

Asimismo, se debe tomar en consideración esta problemática, por lo que exhortó a estudiantes la Carrera de derecho de nuestra Alma mater, así como a los docentes de incentivar al estudio en el ámbito penal sobre la problemática que engendra la responsabilidad por accidente de tránsito, tomando en consideración la imprudencia peatonal. Destacándose desde esta perspectiva también una posible hipótesis que radica en la responsabilidad del Estado, por razones del mal mantenimiento de las vías públicas; estudio que puede ser abordado de la perspectiva doctrinaria y derecho comparado.

Igualmente, se debe implementar el estudio a estudiantes de manera correspondiente de la dogmática penal partiendo de, tesis doctrinarias que la jurisprudencia de igual manera ha tomado en consideración, ejemplo la teoría de la imputación objetiva que, sin duda alguna, es aplicada como criterio para determinar la responsabilidad en delitos culposos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acero F., Buitrago A., & Falla J. (2018). La Responsabilidad del Estado en Accidentes de Tránsito Causados por Fallas en la Señalización y Mal Estado de las Vías en El Distrito Capital. Trabajo Investigativo para optar al título de Maestría en Derecho Administrativo. Bogotá, D.C. Colombia. [Documento en Línea]. Recuperado de:
https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/20398/La_Responsabilidad_del_Estado_en_Accidentes_de_Trnsito.pdf?sequence=1
- Asamblea Nacional Constituyente (1999). Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial Extraordinaria N° 36.860 de fecha 30 de diciembre de 1999 Disponible:
<https://venezuela.justia.com/federales/constitucion-de-la-republica-bolivariana-devenezuela/>
- Ali Castillo, R. (2014). Fundamentos jurídicos y facticos para regular la transitabilidad de peatones y vendedores en vías de circulación vehicular, Tesis de Grado, Universidad Mayor de San Andrés, La Paz Bolivia. [Documento en Línea]. Disponible:
<https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/13651/T4526.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Cachón A. (2018). La Responsabilidad Civil: Aproximaciones Teóricas. Ed. Ecosociales. Universidad Juárez Autónoma de Tabasco. [Documento en línea]. Recuperado de:
<https://core.ac.uk/download/pdf/236400869.pdf>
- Cañar Jiménez, G. C. (2015) informe jurídico sobre la falta de aplicación del código orgánico integral penal (COIP), que sanciona a peatones que cometan infracciones de tránsito en Santo Domingo de los Tsáchilas. Universidad Autónoma de los Andes (UNIANDES), Santo Domingo Ecuador [Documento en Línea]. Disponible:
<https://1library.co/document/zkexowmz-juridico-aplicacion-organico-integral-peatones-infracion-transito-tsachilas.html>
- d. Españés, L. & Moisa, B. (2014). Imprudencia de Peatones, [Documento en línea]. Recuperado:
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=5472559>
- Ecuador. Asamblea Nacional (2014). Código Orgánico Integral Penal. Registro Oficial N. 180. Última modificación 17-feb-2021. Disponible:
https://siteal.iiep.unesco.org/sites/default/files/siteal_accion_files/siteal_ecuador_0217.pdf
- El Congreso de la República (1982). Código Civil de Venezuela. Gaceta Oficial Extraordinario Número N°2.990., Fecha Julio 26 de 1982. Disponible:
https://www.oas.org/dil/esp/Codigo_Civil_Venezuela.pdf
- Fundación Colombiana De Peatones (2022). El Peatón. [Documento en línea]. Recuperado de:
http://www.peatonescolombia.org/yahoo_site_admin/assets/docs/Culpabilidad.38124003.pdf

- Gallegos Gallegos, S.B, & Saltos Salgado, M. F. (2022). La imputación Objetiva en el delito de tránsito. *Revista Universidad y Sociedad*, 14(s2) 194 a 200. [Revista en línea] Disponible: <https://rus.ucf.edu.cu/index.php/rus/article/download/2754/2733/>
- Huarachi Amaru, V. (2015). Incorporación del artículo 261 BIS al Código Penal Boliviano para establecer la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito. Tesis de Grado, Universidad Mayor de San Andrés, La Paz Bolivia. [Documento en Línea]. Recuperada de: <https://repositorio.umsa.bo/bitstream/handle/123456789/18002/T-4834.pdf?sequence=1>
- La Comisión Legislativa Nacional (2000). Código Penal. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela. Extraordinario Número N° 5.494, Fecha 28 de marzo del año 2000. Disponible: https://www.oas.org/juridico/spanish/mesicic3_ven_anexo6.pdf
- Asamblea Nacional (2008). Ley de Transporte terrestre. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela. Extraordinario Número, N. 38.985, fecha 01 de agosto de 2008, Decreto N. 363.052
Disponible: <https://www.asambleanacional.gob.ve/storage/documentos/leyes/ley-de-tra20220131163021.pdf>
- Lexivox (2022). Reglamento del Código del Tránsito Bolivia. Resolución Suprema No 187444. 16-febrero-1973 [Página Web en línea]. Disponible: <https://www.lexivox.org/norms/BO-COD-DL10135.html>
- Mantilla J. (2005). Políticas Preventivas de Accidentes de Tránsito en los Conductores del Municipio Campo Elías del Estado Mérida. Trabajo Especial de Grado, Universidad Católica Andrés Bello (UCAB). Venezuela. [Documento en Línea]. Disponible: <http://biblioteca2.ucab.edu.ve/anexos/biblioteca/marc/texto/AAQ7289.pdf>
- Martínez Rincones, J.F. (1991) Responsabilidad penal y, homicidio. Editorial Alfa Mérida. Venezuela (citado en Ordóñez J. (2022). Aspectos psicológicos de la responsabilidad penal. Escuela de Criminología ULA). [Documento en línea]. Recuperado de: <http://www.saber.ula.ve/bitstream/handle/123456789/23599/articulo7.pdf;jsessionid=4976F404ED3D20CC1602CDA498672940?sequence=1>
- Organización Panamericana de la Salud. (2020). Nuevo informe de la OMS destaca que los progresos han sido insuficientes en abordar la falta de seguridad en las vías de tránsito del mundo [Página web en línea]. Recuperada de: https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14857:new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-roads&Itemid=1926&lang=es
- Oxford Languages (2022). La Vía. [Página web en línea]. Disponible: <https://languages.oup.com/google-dictionary-es/>

- Palella Stracuzzi, S. & Couso Ruíz, G. (2017). Guía para la Elaboración de Trabajos de Grado. Escuela nacional de Fiscales de Ministerio Público Venezuela. [Documento en Línea]. Disponible:
<http://escueladefiscales.mp.gob.ve/userfiles/file/Guia%20para%20la%20elaboracion%20de%20los%20TEG-22092017.pdf>
- Pérez Porto, J. & Gardey, A. (2022). Definición de Transito. [Página web en línea]. Disponible:
<https://definicion.de/transito/>
- Perú. Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías SUTRAN (2009). Reglamento Nacional de transito-Código de Tránsito, Decreto Supremo N. 016-2009-MTC. Disponible:
https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf
- Ponce d León, O. B. (2020) Manual de normas y procedimientos para las intervenciones de prevención e investigación de accidentes de tránsito. Resolución n°044-2021.CG.PNP/EMG de fecha 09/03/202. Perú. [Documento en Línea]. Disponible:
<https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2021/03/Manual-de-normas-y-procedimientos-para-las-intervenciones-de-prevencion-e-investigacion-de-accidentes-de-transito-2020-LP.pdf>
- Presidencia de la Republica (1998). Reglamento de Tránsito Terrestre, Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela. Extraordinario Número, N° 5240, fecha 26 de junio de 1998, Decreto N° 2.542. disponible:
http://www.intt.gob.ve/inttweb/?page_id=3291
- Rodríguez, S. (2016) Metodología. Revista digital, editorial Palermo [Documento en línea]. Recuperado de:
<https://issuu.com/aarodriguez5/docs/metodologia/7>
- Sala de Casación Penal. Tribunal Supremo de Justicia, Sentencia del 06/08/2010. Ponente Dra Deyanira Nieves Bastidas. Exp. N. 10-0019. [Página web en línea]. Recuperada de:
<https://vlexvenezuela.com/vid/henry-jos-amaya-james-283243159>
- Sala Constitucional. Tribunal Supremo de Justicia. Sentencia N°1130 de 14/08/2015. Ponente. Juan José Mendoza Jover. Exp. 14-1336 [Página Oficial tsj.gob.ve]. Disponible:
<http://historico.tsj.gob.ve/decisiones/scon/agosto/181128-1130-14815-2015-14-1336.HTML>
- Tuteorica.com. (2022). Los tres elementos que configuran la circulación. [Blog Digital]. Disponible:
<https://tuteorica.com/blog/los-tres-elementos-que-configuran-el-trafico/>
- Undurraga, G. A. (2002). Metodología de la Investigación Jurídica: Hacia Una Nueva Perspectiva. Universidad Central de Chile, Santiago. [Página Web en línea]. Disponible:
<https://bibliotecavirtualceug.files.wordpress.com/2017/05/doc.pdf>

Vázquez Navarro, A. & Torrejón Córdova, D. (2016), La teoría de la Imputación Objetiva en los delitos de lesiones culposas por inobservancia de reglas técnicas de tránsito, y su aplicación en las fiscalías penales en el marco del nuevo Código Procesal Penal. Tesis de Grado, Universidad Nacional de la Amazonia Perú (UNAP). [Documento en línea]. Recuperada de: https://repositorio.unapiquitos.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12737/4842/Diana_Tesis_Titulo_2016.pdf?sequence=1&isAllowed=y