



Decanato de Posgrados

TESIS PARA OPTAR POR EL TÍTULO DE:
MÁSTER EN DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL.

TEMA:
**LA RESPONSABILIDAD PENAL DEL PEATÓN
EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO
EN LA REPÚBLICA DOMINICANA.**

SUSTENTANTE:
Alex Enrique Alcántara Gil

MATRICULA:
2019-2520

ASESOR METODOLÓGICO Y TEMÁTICO:
Lic. Jorge Luís Núñez Pujols

Santo Domingo, Distrito Nacional
República Dominicana
Agosto 2021

INDICE DE CONTENIDO

AGRADECIMIENTOS	4	
DEDICATORIAS	5	
TÍTULO	6	
INTRODUCCIÓN	7	
 CAPÍTULO I: ELEMENTOS QUE CONSTITUYEN LAS INFRACCIONES COMETIDAS POR LOS PEATONES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.		
1.1 Aspectos Introductorios.....	9	
1.2 Factores que Inciden en los Accidentes de Tránsito.....	12	
1.3 Situación Actual de Nuestra Legislación Respecto al Peatón.....	14	
1.4 Infracciones Cometidas por el Peatón.....	18	
1.5 Elementos Constitutivos de las Infracciones Cometidas por los Peatones.....	20	
 CAPÍTULO II: LA RESPONSABILIDAD PENAL DEL PEATÓN EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.		
2.1 Responsabilidad Penal del Peatón.....	27	
2.2 El Delito Culposos.....	41	
2.3 El Peatón en sus Diferentes Roles: Víctima y Victimario.....	46	
 CAPÍTULO III: ROL DEL MINISTERIO PÚBLICO EN LA FASE DE INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE INVOLUCRAN PEATONES		50
 CAPÍTULO IV: LA NECESIDAD DE UNA NORMATIVA QUE PERMITA EL PROCESAMIENTO DE LOS PEATONES QUE PROVOQUEN ACCIDENTES DE TRÁNSITO		54
CONCLUSIÓN	58	
RECOMENDACIONES	60	
REFERENCIAS	62	
ANEXOS	64	

ÍDICE DE LOS ANEXOS

ASPECTOS GENERALES.....	64
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	65
FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	66
PREGUNTAS DE LA INVESTIGACIÓN.....	67
JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	68
APORTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	69
MOTIVOS PARA REALIZAR LA INVESTIGACIÓN.....	70
LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN.....	71
OBJETIVOS.....	72
MARCO TEÓRICO.....	73
MARCO FILOSÓFICO.....	77
TIPO DE ESTUDIO.....	78
ESTRATEGIA METODOLÓGICA.....	78
DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	78

AGRADECIMIENTOS

A Dios: Padre, Señor y Creador del mundo, por regalarme la vida y la oportunidad de realizar estos estudios, porque sin su amor e infinita misericordia no hubiera sido posible.

A la Central Romana Corporation, Ltd.: Especialmente al Dr. Leonardo Matos Garcia, por todo el apoyo brindado en este trayecto. Dios les multiplique.

Al Dr. Otto Goyco: Mi maestro en el ejercicio de la profesión y quien además, siempre esta dispuesto a facilitarme sus valiosos libros de su amplia biblioteca jurídica, a los fines de fomentar mi preparación.

A mi asesor metodológico y temático: Lic. Jorge Luis Núñez Pujols, por dedicar su tiempo para instruirme en busca de la perfección y buena organización de esta memoria final.

Al cuerpo docente y compañeros de estudios de maestría: Que juntos en el binomio “profesor-estudiante”, buscamos siempre saborear el néctar del saber y de la preparación en aras de ser sirvientes preparados de nuestra sociedad.

A la Universidad Apec: Por permitirme formar parte del cuerpo de estudiantes de esa alta casa de estudios y por contribuir cada día en la preparación y profesionalización de sus estudiantes.

Lic. Alex Enrique Alcántara Gil.-

DEDICATORIAS

Los logros merecen ser compartidos con aquellos seres amados que permanecen a nuestro lado en las buenas y en las no tan buenas, en las alegrías, pero también en las tristezas. Dedico esta memoria final a:

Mis catequistas: Ramón Felipe y Josefina Peguero, por su apoyo, por su ayuda y por ser mis padres en la Fe. Ustedes fueron el motor de arranque por motivarme a realizar estos estudios con fines de brindar un mejor servicio a la sociedad; en fin, para que sea mejor cristiano.

Mis padres: César e Ybelka, ejemplo vivo de sacrificio, persistencia, trabajo duro y honradez. Desde que tengo uso de la razón no les he visto en otra cosa que no sea trabajar y ayudarnos a mi hermana y a mí. No me ha quedado más remedio que tratar de honrarlos siguiendo su ejemplo. Los amo.

Mi esposa: Que ha sido mi sosten, mi compañera y quien me ha apoyado en todo el trayecto de estos estudios que han ocupado gran parte de su tiempo. Siempre he escuchado a los hombres al referirse a sus esposas decir: “mi media naranja”; pues yo contigo, he tenido la dicha de tener naranja y media. Te amo.

Mis hijos: Almir, Alex y Ana, porque para ustedes y por ustedes he llevado a término estos estudios que han consumido parte del tiempo que debo dedicarles. Por ustedes quiero ser el mejor. Los amo.

Mi abuelo: Dr. Julio César Gil Alfau, por quien me convertí en abogado y quien ha sido y será el abogado en quien siempre me he querido convertir, además de ser mi cómplice, amigo y más aun, quien me ha aconsejado no con palabras, sino con su vida.

Mis hermanos abogados: Héctor Ávila Guzmán y Julio César Castillo Berroa, a quienes consulto con frecuencia y quienes siempre me han brindado su apoyo incondicional.

También dedico este trabajo a todos aquellos familiares y amigos que aunque no figuran en estas líneas, son parte esencial en mi vida. Esto también es por ustedes. Gracias.

Lic. Alex Enrique Alcántara Gil.-

**LA RESPONSABILIDAD PENAL DEL PEATON EN LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO EN LA REPÚBLICA DOMINICANA.**

INTRODUCCIÓN:

El incremento de los accidentes de tránsito producidos por la negligencia, imprudencia, temeridad y omisión por parte del peatón en la República Dominicana constituye un flagelo que afecta de manera directa la colectividad social y la tranquilidad del Estado por ser este el garante de los bienes jurídicos que entran en juego como son: el patrimonio, la integridad física y la vida misma.

Uno de los factores mas importantes en la elevada estadística de los accidentes de tránsito, es la imprudencia de los peatones al transitar por lugares inadecuados para tal efecto, aumentando el riesgo permitido y poniendo en peligro no solo su propia vida, sino la de los demás ciudadanos que igualmente poseen el derecho de transitar libremente en un ambiente de seguridad y respeto, pero, rara vez se identifica al peatón como causante de accidentes debido a que en la mayoría de los casos, resulta lesionado por su propia infracción y el sistema le otorga la calidad de víctima, resultando este impune mientras otro carga con la responsabilidad siendo inocente.

Evidentemente la anterior afirmación se debe a un vacío jurídico de nuestra legislación en materia de tránsito terrestre respecto al establecimiento de la responsabilidad penal del peatón en los accidentes de tránsito y a sus respectivas consecuencias jurídicas, pues no se contempla en la ley una norma que especifique un tipo penal a cargo del peatón y por ende, estos desconocen que sus acciones contrarias a la ley provocan siniestros con cuantiosas pérdidas materiales y lamentables lesiones humanas. De igual manera, el simple hecho de no existir sanciones penales contra las acciones u omisiones imprudentes realizadas por los peatones, provoca que estos no muestren interés en conocer y respetar las reglas básicas que rigen el tránsito, tratándose de normas que por ser de carácter objetivas, están en la obligación de conocer y respetar, puesto que conciernen a la colectividad por igual.

Se puede afirmar que los accidentes de tránsito son actos previsibles y prevenibles, en ese sentido, el Estado con el paso de los años se ha constituido en uno de los principales responsables de los mismos, secundado por la actual indiferencia burocrática y actitud descuidada y negligente de las autoridades que poco hacen por disminuir este flagelo que

embiste nuestra sociedad, por falta de un control preventivo y regimen sancionador acorde con los tiempos actuales.

En ese orden de pensamientos, es nuestro interés desarrollar un material de análisis que pueda identificar al peatón como una de las causas principales de accidentes de tránsito en la República Dominicana, así como poner de manifiesto las principales debilidades de nuestra legislación a los fines de promover la necesaria creación e implementación de un regimen sancionador que penalice las conductas contrarias a la norma realizadas por los peatones en su tránsito por las vías públicas, que fomente el conocimiento y respeto de la ley, así como el respeto por los derechos de los demás.

Nuestra memoria final se titula: “la responsabilidad penal del peatón en los accidentes de tránsito en la República Dominicana”, la cual contará con un total de cuatro capítulos, algunos subdivididos en subtemas de investigación, con el único fin didactico de facilitar al lector una fácil comprensión del desarrollo de este trabajo.

En consecuencia, el primer capítulo versará sobre los elementos que constituyen las infracciones cometidas por los peatones en los accidentes de tránsito; en el segundo capítulo tratamos la responsabilidad penal del peatón en los accidentes de tránsito; en el tercer capítulo nos enfocamos en el rol del Ministerio público en la fase de investigación de los accidentes de tránsito que involucran peatones y finalmente, en el cuarto capítulo, destacamos la necesidad de una normativa que permita el procesamiento de los peatones que provoquen accidentes de tránsito.

CAPITULO I: Elementos Que Constituyen Las Infracciones Cometidas Por Los Peatones En Los Accidentes De Tránsito.

1.1 Aspectos Introductorios:

Nuestro objeto de estudio es la responsabilidad penal del peatón en los accidentes de tránsito, en ese contexto, resulta imprescindible realizar una carga conceptual y esbozar un poco de la historia, que nos conduzca a una mejor comprensión y resultado de la presente investigación.

Partiendo del análisis del artículo 4 del Código Penal Dominicano, el cual establece: ***“Las contravenciones, los delitos y los crímenes que se cometan, no podrán penarse, sino en virtud de una disposición de ley promulgada con anterioridad a su comisión”***, así como del ordinal 7mo., del artículo 69 de la Constitución de la República Dominicana, que dicta: ***“Ninguna persona podrá ser juzgada sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formalidades propias de cada juicio”***, podemos inferir que la Responsabilidad Penal es la consecuencia jurídica derivada de la comisión de un hecho antijurídico, previamente establecido por una ley penal, que genere, lesione o ponga en riesgo un bien jurídico protegido por ley, como es la vida, la integridad física, entre otros. Por lo general, la responsabilidad penal conlleva la imposición de una pena que puede consistir en la privación de la libertad, la privación de otros derechos o sanciones de carácter pecuniario.

López López y Perdiguero Bautista (2011) definen responsabilidad penal “como el deber jurídico que se impone a un individuo imputable de responder de su acción antijurídica prevista en el Código Penal como delito, de la que es culpable, debiendo sufrir sus consecuencias jurídicas”. (p. 1212)

El peatón, según la Real Academia de la Lengua Española, se define como persona que va a pie por una vía pública. En otra concepción, el Diccionario Panhispánico del Español Jurídico lo define como persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos aptos para la circulación.

El Vocabulario Jurídico de Henri Capitant establece que el termino accidente proviene del latín *accidens*, que traducido a nuestro vocabulario quiere decir: que sucede fortuitamente; se define como hecho involuntario o acontecimiento fortuito que causa daño a una persona o cosa.

Por último, la Ley 63-17, sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, en su artículo 46, define tránsito terrestre como conjunto de actividades relacionadas al desplazamiento de personas, animales o vehículos, de un lugar a otro, mediante el uso de las vías terrestres.

De la unificación de los conceptos anteriores podemos colegir que, los accidentes de tránsito son hechos que ocurren en las vías y que están relacionados a los vehículos, las personas de a pie y las vías terrestres, que ocasionan daños tanto físicos como materiales y por ende, cuando sus causas están previamente tipificadas en una ley penal, generan responsabilidad.

Las lesiones y muertes por accidentes automovilísticos han existido durante el mismo tiempo que los vehículos motorizados, en ese sentido, Cáceres Ruíz (2013) afirma que “los accidentes de tránsito no tienen lugar hasta que aparecen los vehículos de motor y especialmente cuando se populariza, generaliza y se transforma en un fenómeno de masas”.

Esto, tomando como parámetro que en el pasado y antes del surgimiento de los vehículos de motor, la vida en nuestras ciudades era sencilla y la circulación se limitaba solo a los peatones, por lo que no existía la necesidad de crear textos legales que regularan el tránsito, empero, desde que se inventó el automóvil, los accidentes de tránsito se han convertido en un tema muy común y de carácter universal que ha provocado la creación de textos legales con fines de regular la movilidad de los automóviles y peatones por las vías y carreteras, especialmente por el elevado índice de muertes y resultados lesivos ocasionados en el tráfico vial. Cáceres Ruíz (2013) afirma lo siguiente:

“El hombre ha utilizado desde tiempos remotos medios de transporte de tracción animal. Sin embargo, la idea de construir vehículos que se muevan por sí mismos es muy antigua.

En 1472 se publica *De Re Militari* por ROBERTO VALTURIO, un tratado sobre el arte de la guerra en el que aparece el esquema de un aparato capaz de moverse sólo por la fuerza del viento a través de una serie de poleas. En 1478, LEONARDO DA VINCI realiza el *studio per carro automotore* en donde diseña un vehículo de cuatro ruedas con dirección y que mediante un sistema de muelles y con la ayuda de dos personas, podía desplazarse.

ISAAC NEWTON esbozó el diseño de lo que podría considerarse un automóvil propulsado por vapor. Se trataba de un ingenio de cuatro ruedas en cuyo centro se encontraba una caldera esférica, con un enorme quemador debajo. De la caldera salía un tubo hacia atrás. Haciendo las veces de retropropulsor para la salida del vapor, semejante a los modernos motores de reacción.

El moderno automóvil con motor de petróleo data de finales del siglo XIX, en que los progresos realizados en estos motores hicieron posible aplicarlos a la tracción de los coches por caminos ordinarios. Con la llegada de las máquinas de vapor, única fuente de energía conocida en el siglo XVIII, se empezó a estudiar la manera de utilizarla para impulsar triciclos.

El primer invento de esta naturaleza se debe al francés NICOLAS-JOSEPH CUGNOT. En 1764 construyó un primer modelo rudimentario de tres ruedas. Este automóvil de vapor marchaba a una velocidad de cinco km/h con carga de 250 kg. El CUGNOT no circulaba sobre railes y fue pionero en diversos aspectos, como primer automóvil, primera tracción delantera y primer accidente de circulación.

En enero de 1886 KARL BENZ crea el que ha sido considerado históricamente como el primer automóvil equipado con motor de combustión interna de explosión, de mil cc. Era un triciclo equipado con motor de cuatro tiempos de construcción propia. El vehículo, de 263 kg, tenía un solo cilindro, 0.88 caballos de potencia y alcanzaba una velocidad de 12 km/h, con capacidad para transportar a dos personas.

A finales del siglo XIX y principios del XX empiezan a surgir las grandes firmas y fábricas de automóviles”. (pp. 65-74)

En ese orden, de Dios de Dios (2012) afirma “el automóvil aparece liderando una revolución que, desde hace algo más de un siglo, ha supuesto la transformación de los aspectos que trazan la identidad de una sociedad dinamizada por los medios de transporte”.

Un accidente de tránsito es considerado como resultado final de un proceso en el que se encadenan diversos eventos, condiciones y conductas, es decir, surgen de la compleja red de interacciones entre el vehículo, la vía en determinadas condiciones ambientales y el factor humano. Este último, el factor humano, es el punto neural de este trabajo, por ser el factor que no solo aplica a los conductores de un vehículo de motor, sino que es también aplicable a los peatones.

1.2 Factores que Inciden en los Accidentes de Tránsito.

Son diversos los factores que inciden de manera directa en la ocurrencia de los accidentes de tránsito, dentro de los cuales podemos citar:

- **La vía**, que la Ley 63-17, sobre Movilidad , Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana define en su artículo 52 como: “Espacio urbano, suburbano y rural de uso público destinado al tránsito de personas y vehículos, conformado por una calzada, por donde deben transitar los vehículos motorizados y no motorizados, y las aceras por donde deben transitar los peatones”.
- **El vehículo**, que la ley 63-17, antes indicada, define en su artículo 48: “Medio de transporte diseñado especialmente para la movilización terrestre de personas y cargas, denominados como: motocicletas, carros, camiones, camionetas, furgonetas, microbuses, minibuses y autobuses”.
- **El Medio Ambiente** que podríamos definir como conjunto de circunstancias o factores físicos y biológicos que rodean a los seres vivos, influyendo en su desarrollo y comportamiento. Esta definición, llevandola al tema del tránsito

terrestre, podríamos decir que es el medio donde se desarrolla la actividad vial en su conjunto.

- **Falta de experiencia**, que en el tema de la especie, se refiere a la capacidad o habilidad de conducir o maniobrar de forma correcta y segura un vehículo de motor.
- **Inobservancia de las normas de tránsito**, que nuestro sentido de la lógica nos indica que se trata del irrespeto de los textos legales que regulan el tránsito terrestre.
- **Embriaguez**, que podríamos decir que se trata de una pérdida temporal de las capacidades físicas y mentales causada por un consumo excesivo de bebidas alcohólicas u otro tipo de sustancias.
- **Distracción**, que se refiere a la falta de atención o al hecho de estar alejado de la realidad del momento presente; por ejemplo: revisar las redes sociales en un teléfono celular mientras camina por la vía pública.
- **Factor humano**, que consideramos el más importante de los factores, primero por ser el punto neuralgico de nuestro trabajo de investigación y segundo, por tratarse del factor más influyente, atribuyendosele ser el causante del 90% de los accidentes de tránsito.

Cuando hacemos alusión al factor humano en materia de tránsito terrestre, nos estamos refiriendo a la persona que conduce un vehículo de motor o se encuentra circulando a pie por la vía.

El factor humano es sin duda el primer factor que interviene en la ocurrencia de un accidente de tránsito lo cual no es limitativo solo al conductor de un vehículo de motor, sino que trasciende a los de a pie, es decir, a los peatones que al igual que los conductores, utilizan las vías públicas para trasladarse de un lugar a otro; todo esto sin dejar de lado que el ser humano, en su libertad, es responsable de decidir cómo, cuándo y por dónde desplazarse en la vías.

Pocas cosas, podríamos decir, no son provocadas por el factor humano. Es muy común en nuestra sociedad catalogar de accidente los sucesos inesperados y de confusas circunstancias, empero, no podemos restar méritos al valor de la evitabilidad de los sucesos que asimismo, es responsabilidad del ser humano y bastaría solo con respetar las normas básicas del tránsito vial, así como la atención y el respeto por la propia vida y la de los demás.

En el caso específico de los peatones, por ser el tema de investigación, si bien es cierto que no necesitan estar calificados u obtener permisos para transitar por las vías públicas, no es menos cierto que, transitar por las vías descuidando sus responsabilidades de cuidado al cruzar la calle, utilizar los puentes peatonales y la observación de las responsabilidades que la ley le impone, son un detonante de accidentes de tránsito, por lo que afirmamos, que el factor humano en la actividad peatonal es un riesgo inherente al tránsito.

En ese sentido, la Organización Mundial de La Salud (OMS) señala que “el irrespeto por las leyes y reglamentos de tránsito se da tanto en conductores como en peatones”.

1.3 Situación Actual de Nuestra Legislación Respecto al Peatón.

Por largo tiempo nuestro país manejó un sistema de tránsito terrestre a través de la Ley 241 del 28 de diciembre de 1968, empero, el alto índice de accidentes y situaciones adversas del tránsito que constituyen uno de los principales problemas económicos, sociales y de salud pública en la República Dominicana, motivó que el Estado promoviera la creación y aplicación de un nuevo marco legal acorde con los tiempos que pueda servir para la regulación del tránsito terrestre y base para resolver la problemática; en ese orden de ideas, nos proponemos citar los aspectos que para los fines del presente trabajo, consideramos de mayor interés de nuestra legislación actual. Veamos:

La Constitución de la República Dominicana establece en su artículo 46: “Libertad de Tránsito. Toda persona que se encuentre en territorio nacional tiene derecho a transitar, residir y salir libremente del mismo”.

La nueva ley 63-17, sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, del 21 de febrero de 2017, que derogó la antigua ley 241 sobre Tránsito de Vehículos de Motor, de Diciembre de 1967, en lo que respecta al tránsito de los peatones establece en sus artículos 218 y 219 lo siguiente:

“Artículo 218.- Reglas para la circulación de los peatones. Los peatones que crucen una vía pública deberán ceder el paso a los vehículos de emergencia cuando estos anuncien su paso con sirenas o sonidos para tales fines. Además, podrán ser sancionados con el pago de una multa equivalente a un (1) salario mínimo del que impere en el sector público centralizado, cuando transiten en violación a las disposiciones siguientes:

1. Fuera de una intersección o paso de peatones o puente peatonal, si existiere, lo hará solo perpendicularmente y cederá el paso a todo vehículo que transite por dicha vía;
2. Por intersecciones, lo hará por el paso de peatones, o puente peatonal, si existiere. Si la intersección estuviere controlada por semáforos, cruzará únicamente con la luz verde o señal de “Cruce” a su favor;
3. Entre intersecciones consecutivas, cualquiera de las cuales estuviere controlada por semáforos, cruzará únicamente por los pasos de peatones marcados sobre el pavimento;
4. Cuando un agente de la DIGESETT dirija el tránsito en los cruces de vías públicas, el peatón deberá respetar sus señales y no podrá iniciar el cruce o bajar a la calzada hasta que el agente lo permita y cuando existan estructuras construidas para el paso de peatones o puentes peatonales, estos deberán utilizar las mismas”.

“Artículo 219.- Disposiciones adicionales. Toda persona que se sitúe en la calzada o zona de rodaje de una vía pública será sancionada con el pago de una multa equivalente a un salario mínimo que impere en el sector público centralizado, cuando cometa la acción con el fin de:

1. Obtener el transporte en vehículos del servicio público;

2. Solicitar transporte o la custodia de vehículos de motor estacionados o a ser estacionados;
3. Hacer colectas de cualquier índole;
4. Distribuir propagandas de cualquier clase;
5. Vender u ofrecer para la venta productos, objetos o artículos de cualquier clase;
6. Acostarse o sentarse en el pavimento con cualquier fin;
7. Transitar por las aceras o vías con paquetes, muebles u otros objetos de tamaño superior al que se establezca por reglamento y que entorpezca la circulación de otros peatones”.

Lo anteriormente transcrito, constituye la situación actual de la legislación dominicana en materia de tránsito terrestre en lo que respecta a la regulación de los peatones y su actividad en las vías públicas.

En cuanto al régimen sancionador de la mencionada ley, destacamos los siguientes:

La ley 63-17 (2017), en su artículo 282 establece: “Las sanciones establecidas en la presente ley no excluyen la responsabilidad civil y penal a que hubiere lugar en razón de la comisión del hecho”.

La anterior disposición, al referir el termino “comisión del hecho”, y apoyados en nuestro sentido de la lógica colegimos, que se refiere a los accidentes de tránsito, asimismo, al referirse a la “responsabilidad penal a que hubiere lugar”, quiere decir, que todo el que ocasione un accidente de tránsito o viole la ley, dara lugar a la persecución penal, independientemente se trate de un conductor o un peatón.

En otras consideraciones, el articulo 285 de la mencionada ley establece, entre otras cosas: “Las sanciones se gradualizarán atendiendo simultáneamente a la importancia de la infracción”, es decir, que se tomará en cuenta el daño provocado con la infracción.

El artículo 299 de la misma ley indica: “Serán consideradas infracciones de tránsito, todas las acciones que contravengan con las disposiciones de la presente ley”.

Del análisis de las disposiciones anteriores, podemos destacar la amplitud de las mismas, toda vez que la ley 63-17 no se limita al conductor en su régimen sancionador, sino que amplía las sanciones a todo el que contravenga la ley, lo que abarcaría a los peatones que en violación a la misma, provoquen accidentes de tránsito y así lo confirma el artículo 302 de la citada ley al establecer: “Las infracciones de tránsito que produzcan daños, conllevarán penas privativas de libertad”.

Es importante destacar que, la ley de marras, según lo establecido en su artículo 2, regula todos los medios y modalidades de transporte terrestre y cualquier otra actividad vinculada al tránsito y la seguridad vial, tanto en el ámbito urbano como interurbano, que en conjunto con sus reglamentos constituyen el marco legal y regulatorio de la movilidad, transporte terrestre, tránsito y seguridad vial en la República Dominicana.

En ese orden de ideas, el artículo 22 la ley 63-17 (2017), dispone: “Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT): Organismo rector, nacional y sectorial, descentralizado del Estado, con personería jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, encargado de cumplir y hacer cumplir la ley y sus reglamentos”; es decir, que el INTRANT, es el órgano responsable de cumplir y hacer cumplir la ley y sus reglamentos, de los cuales hasta la fecha conocemos los siguientes:

- Reglamento No. 1-19, de Escuela de Conductores, de fecha 4 de enero del 2019, que regula las condiciones mínimas que deben regir las escuelas de conductores para poder operar, así como los requisitos que deben reunir para ser autorizadas;
- Reglamento No. 2-19, de Capacitación, Formación y Educación Vial, de fecha 4 de enero del 2019, que regula el sistema de capacitación, formación y educación vial;
- Reglamento No. 3-19, de Certificado Médico Psicofísico de Conductores y de Centros Médicos Autorizados a su Expedición, de fecha 4 de enero del 2019, que

instaura un sistema que permita determinar a las autoridades competentes las condiciones físicas y mentales de los conductores de vehículos de motor;

- Reglamento No. 4-19, Sobre el Sistema de Puntos de Licencia, del 4 de enero del 2019, que establece el sistema de puntos de licencias de conducir, con principios básicos para sancionar las infracciones que son cometidas por los conductores a fines de reducir la siniestralidad vial en República Dominicana;
- Reglamento No. 5-19 sobre Inspección Técnica Vehicular, del 4 de enero del 2019, sobre el establecimiento de reglas técnicas para comprobar el correcto funcionamiento de los vehículos de motor que transiten por las vías públicas de la República Dominicana;
- Reglamento 6-19, sobre Licencia de Conducir, del 4 de enero del 2019, que establece los criterios, clasificaciones, tipo y restricciones de las licencias de conducir;

Cada uno de los Reglamentos antes descritos, fueron aprobados por el Poder Ejecutivo de la República Dominicana y remitidos al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), para su aplicación.

1.4 Infracciones Cometidas por el Peatón.

La ley 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, establece el derecho de los peatones de transitar por la vías públicas, pero asimismo, impone las reglas y deberes que esos peatones estan obligados a respetar al utilizar las vías. Es deber del peaton al circular por las vías públicas el comportarse adecuadamente y cumpliendo con las disposiciones de la ley, tales como: ceder el paso a los vehículos de emergencia y a todo vehículo que transite por las vías, transitar por los pasos y puentes peatonales, respetar los semáforos y las señales de tránsito, así como las indicadas por los agentes de la DIGESETT siempre que estos se encuentren dirigiendo el tránsito, no transitar por las calzadas, entre otras.

Estas normas pretenden evitar siniestros en el tránsito que provoquen pérdidas humanas, traumas y daños materiales a la propiedad, teniendo presente que el peatón se encuentra a todas luces, en total desventaja frente a un vehículo de motor, por lo que precisa de una protección del ordenamiento jurídico, amén de que la salud y la vida constituyen bienes jurídicos protegidos por la ley.

Sin embargo, lo que nos encontramos a diario en las vías públicas es una circulación peatonal caótica y desordenada, un sin número de peatones temerarios y suicidas que se cruzan en las vías sin observancia ni reparos poniendo en riesgo su propia vida y la de los demás, no obstante encontrarse, como hemos mencionado, en desventaja frente a los vehículos de motor.

En ese orden de ideas y del análisis de la mencionada ley 63-17 (2017), podemos mencionar acciones ejercidas por los peatones que constituyen faltas a la norma como son:

- El peatón que cruza la calzada sin ceder el paso a los vehículos que transitan por la vía.
- Peatones que transitan por la calzada, tales como vendedores de artículos y golosinas o minusválidos solicitando colectas y limosnas.
- Peatones que cruzan la calzada en forma diagonal.
- Peatones que cruzan la calzada obviando las sendas y los puentes peatonales.
- Peatones que se lanzan a la calzada cuándo el semáforo le da preferencia a los vehículos.
- Peatones que toman o se desmontan de carros o autobuses públicos en medio de la calzada.
- Peatones que omiten las señales de los agentes del tránsito.

Todas las circunstancias anteriormente citadas, constituyen faltas cometidas por los peatones que en su mayoría se deben a la omisión, inobservancia e irrespeto de la ley, es decir, el factor humano ya sea por negligencia o por imprudencia. Estas faltas constituyen una de las causas mas importantes de accidentes de tránsito con resultados fatales que a su vez se constiuyen en nexos causales que deben ser sancionados penalmente, razón por la cual impera la necesidad de ampliar la cobertura de la ley de manera que un peatón que con este tipo de infracciones ocasione un accidente que deje como resultado víctimas traumadas o fatales, no quede en la impunidad.

1.5 Elementos Constitutivos de las Infracciones Cometidas por los Peatones.

Cuándo hablamos de elementos constitutivos, sin duda alguna estamos frente a hechos que constituyen infracción o delito; en ese sentido, resulta indispensable conocer y manejar adecuadamente esos conceptos a los fines de poder arribar a los elementos que hacen punibles las faltas cometidas por los peatones que provocan accidentes de tránsito.

Capitant en su Vocabulario Jurídico define el término delito como “todo hecho ilícito sancionado con una pena”.

En otra concepción Dotel Matos (1991) afirma “La infracción es el hecho de infringir la ley penal. Para que haya infracción es necesario que una orden o prohibición advertidas por la ley, no hayan sido respetadas. Es necesario también que esa infracción a la prescripción legal se manifieste por un signo exterior del comportamiento que unas veces se tratará de un signo positivo (acción) o de un signo negativo (omisión)”.

De esa línea de pensamientos podemos colegir que un delito o infracción se configura cuando por acción u omisión, se irrespetan las normas establecidas en la ley.

En una cencepción jurídica mas acabada, el mismo autor Dotel Matos (1991) asevera que “desde un punto de vista jurídico es la acción o la omisión, imputable a su autor, prevista y castigada por la ley con una sanción penal”.

La Escuela Nacional de la Judicatura, (ENJ, 2007), define el delito como “hecho típico, antijurídico, culpable y punible”.

López López y Perdigüero Bautista (2011) lo definen: “Etimológicamente, delito proviene del latín *delictum*, que significa apartarse del camino señalado por la ley (delinquere). Expresiones que recuerdan a “derecho” (*dirito*, *directum*), lo recto o contrario a torcido. Y qué sea lo recto, va a depender de lo que señale la ley, la cual va a calificar de delito, determinadas acciones en cada momento. En una sociedad democrática, delito es lo que así considera el legislador, y que desde la codificación napoleónica, se encierra en códigos penales y leyes especiales penales”. (pp 349-350)

Esta última definición es la que consideramos mas acabada a los fines de determinar los elementos constitutivos de las infracciones cometidas por los peatones. Es harto sabido que existen elementos constitutivos especiales o propios que varían de acuerdo a la infracción de que se trate, empero, asimismo existen elementos comunes a todas las infracciones que son conocidos como elementos constitutivos del delito, que realizando el ejercicio de la teoría del delito, iremos estudiando cada uno por separado, subsumiendo a su vez, las conductas de los peatones en cada uno de estos elementos (tipicidad, antijuricidad, culpabilidad y punibilidad). Para este ejercicio, es menester introducirnos en la teoría pura del delito.

Es importante destacar que esta categorización del delito esta resguardada bajo el principio de legalidad, es decir, que para que un hecho sea típico, antijurídico, culpable y punible, debe estar previamente contemplado en la ley. Asimismo, el principio de lesividad que establece que solo deben ser considerados como hechos delictivos aquellas conductas que causen daño o generen un riesgo concreto a un bien jurídico protegido.

Para que un hecho sea considerado como típico, antijurídico, culpable y punible, debe estar precedido de una acción. En ese tenor, el elemento constitutivo de las infracciones cometidas por los peatones, a parte de los elementos propios del delito es: la acción u omisión contrarias a la ley que produzca un resultado lesivo, en cuyo caso se trataría de una acción típica, antijurídica, culpable y punible.

La acción. ENJ (2007) define la acción como “conducta o comportamiento exterior evitable”, estableciendo además la misma fuente que “la acción esta compuesta por dos elementos que le son inseparables tales como: el elemento exterior que se refiere al movimiento muscular exteriorizado y el elemento interno o subjetivo que se caracteriza por la voluntad del sujeto”.

Partiendo de lo anterior, en una concepción propia podemos decir que acción es la exteriorización de la voluntad del sujeto que la realiza y que puede evitarse. Es decir, la no evitación pudiendo hacerlo. López López y Perdiguero Bautista (2011) afirman lo siguiente:

“Acción es toda conducta humana con trascendencia exterior. No necesita que implique una transformación material del mundo externo, un resultado concreto, pero si supone que se opere sobre él, de algún modo, porque lo que no se exterioriza, no interesa al derecho.

La acción penal, en sentido jurídico, requiere que provenga de un ser humano pero esto último, puede hacerse directamente o a través de objetos o animales, un vehículo, un perro, utilizados como instrumentos pero, en todo caso, lo decisivo es que suponga una actividad realizada bajo el control o dominio de una persona.

El concepto juridico-penal de acción incluye la comisión o acción positiva normal, la omisión simple, o no hacer y la comisión por omisión, no hacer algo de lo que deriva un resultado dañoso, atribuible a una persona de la que era esperable un hacer, por ser garante del no resultado dañoso.

Para que el resultado que deriva de la acción sea imputable a su autor, debe haber una relación de causalidad, causa a efecto, entre el hacer o no hacer y la consecuencia”. (p. 352)

La tipicidad. ENJ (2007) afirma que “la tipicidad es la descripción abstracta del comportamiento humano consciente y deseado, penalmente relevante”. De esa definición podemos colegir que la tipicidad se refiere a la adecuación de la conducta realizada por un sujeto a una prescripción legal.

La tipicidad, según ENJ (2007), esta compuesta por dos dimensiones que son “la tipicidad objetiva, que se trata de las características visibles referidas a la acción y al resultado, y la tipicidad subjetiva, que trata sobre las características invisibles referidas a la motivación del actor, la cual tiene dos implicaciones que son: el dolo que es la realización de un hecho previsto en un tipo penal con conocimiento y voluntad y la culpa, que es la inobservancia del deber de cuidado”.

En el caso que nos ocupa en este trabajo de investigación, en el cual proponemos la implementación de la responsabilidad penal del peatón, entendemos que dentro de las dimensiones de la tipicidad subjetiva, la que mas se adecúa es la culpa, debido a que la mayoría de los accidentes de tránsito provocados por los peatones, ocurren por la inobservancia de la norma y del deber de cuidado.

López López y Perdiguero Bautista (2011) afirman “La tipicidad supone el encaje o subsunción de un hecho en una norma jurídico-penal, haciendo realidad el principio “nullum crimen sine previa lege”, lo cual significa que sólo se castigará penalmente la conducta que esté expresamente contenida en un tipo o artículo penal determinado”. (p. 353)

La antijuricidad. La Escuela Nacional de la Judicatura, en su libro Teoría del Delito (2007), define la antijuricidad como “contrariedad a Derecho”, es decir, contradicción de la conducta con el ordenamiento jurídico. De esa línea conceptual podemos colegir, que todo hecho caracterizado como típico, es a la vez antijurídico, salvo algunas excepciones, como serian las causas de justificación. Es válido destacar, que si la norma infringida es una norma penal, la antijuricidad es penal; es decir, que si un sujeto realiza un comportamiento prohibido o no realiza o cumple con un mandato de la norma penal, comete un hecho penalmente antijurídico.

La culpabilidad. Henri Capitant en su Vocabulario Jurídico la define como “la posibilidad de imputar a una persona un delito”.

En otra concepción, la ENJ (2007), la define como “la reprochabilidad del hecho típico y antijurídico; es un juicio de reproche hacia el autor por haber obrado en contra de

la norma, pudiendo haber obrado de acuerdo a ella”. En otros terminos, es cuando el sujeto al momento de cometer la infracción posee la capacidad de comportarse acorde con la norma y no lo hace.

La fuente antes citada, afirma: “la culpabilidad tiene dos elementos estructurales que son: la imputabilidad que se refiere a la capacidad de comprensión del sujeto de lo injusto de su actuar y conducirse de acuerdo a esa comprensión, y el conocimiento de la antijuricidad que se refiere a la comprensión de lo antijurídico de su conducta y conciencia de ello en el momento de realizar el ilícito”.

En ese orden de ideas, López López y Perdigüero Bautista (2011) afirman que “Para poder responsabilizar a alguien de un hecho delictivo, tiene que ser imputable. La imputabilidad, pues, es la capacidad de atribuir a alguien un hecho. Por eso, si no es imputable, no cabe proseguir examinando si la acción es culpable.

Por otro lado, la ley penal sanciona los actos a título de dolo o culpa, pero esto último solo cuando se establezca expresamente, lo cual sucede en los casos más graves (homicidio culposo, por ejemplo).

Lo normal, es castigar un hecho delictivo cuando se comete de modo doloso, es decir, con conocimiento y voluntad de realizarlo, lo cual supone conocer su antijuricidad y el deseo de hacerlo”. (p. 354)

La punibilidad. En una concepción propia, la punibilidad es la consecuencia del delito, es decir la pena. La ENJ (2007) la define como “como el medio coactivo más contundente con que cuenta el Estado”. De ambos conceptos podemos colegir que la punibilidad esta reservada al Estado, mayormente conocida como “ius puniendi”, poder coercitivo o facultad sancionadora del Estado.

La ENJ (2007) indica “La pena es la consecuencia jurídica de los actos reprobados por el derecho penal y sólo se aplica a imputables, una vez que se ha determinado su culpabilidad de conformidad con las normas del Estado de derecho”. Es decir, una vez

que se ha comprobado una infracción a un mandato de la norma jurídico penal de hacer o no hacer, hay punibilidad.

De acuerdo con López López y Perdiguero Bautista (2011), “el delito requiere la posibilidad de imponer una pena, la cual ha de guardar proporción con la gravedad del hecho cometido”.

Una vez analizados por separado los elementos constitutivos del delito, que constienden los elementos comunes a todas las infracciones penales, podemos colegir que la inobservancia e irrespeto de la norma que rige el tránsito terrestre, por parte de los peatones, constituye una infracción penal y por ende punible.

En ese orden de ideas, observando las disposiciones de la ley 63-17 (2017), específicamente los artículos 218 y 219, que establecen las reglas básicas para el tránsito de los peatones por las vías públicas y tomando como punto de partida el comportamiento actual y desordenado de los peatones, citamos como ejemplo el siguiente silogismo hipotético:

En la Avenida Winston Churchill próximo a la Avenida 27 de Febrero, en momentos en que el semáforo da paso al tránsito vehicular, un peatón se aventura a cruzar de una acera a la otra en forma diagonal y fuera del paso de peatones; el conductor de un vehículo que advierte la peligrosa hazaña, trata de evitar el impacto con el peatón realizando un giro brusco que provocó que estrellara su vehículo contra un poste del tendido eléctrico, resultando el vehículo con daños de consideración y el conductor con fracturas de clavícula y codo izquierdos.

Del análisis del ejemplo anterior podemos comprobar lo siguiente:

- **Acción.** elemento exterior consistente en un movimiento muscular exteriorizado: Cruzar la calzada; elemento interior consistente en la voluntad del sujeto: Cruzó la calzada voluntariamente.
- **Tipicidad.** tipicidad objetiva: Cruzar la calzada en violación a la norma, obteniendo como resultado la lesión de bienes jurídicos protegidos por la ley; tipicidad subjetiva: cruzar la calzada infringiendo la norma y el deber de cuidado.
- **Antijuricidad.** El sujeto cruza la calzada en violación a las normas establecidas por la Ley, pudiendo haber obrado de acuerdo a ellas.
- **Culpabilidad.** El sujeto cruza la calzada infringiendo normas básicas del tránsito peatonal contempladas en una Ley que debe conocer, poniendo en peligro su propia vida y lesionando bienes jurídicos protegidos por el ordenamiento jurídico, pudiendo evitar las lesiones obrando de acuerdo a la norma.
- **Punibilidad.** En cuanto a la punibilidad es nuestro deber manifestar que en materia de peatones no figuran en la norma sanciones punitivas, empero, a todas luces el caso planteado como ejemplo, constituye una infracción que debe ser penalizada y es exactamente por ello que nos hemos embarcado en este trabajo de investigación en la que proponemos la inclusión de la sanción penal del peatón en los casos en que por inobservancia de la ley, lesione bienes jurídicos protegidos tales como la vida, la salud y el patrimonio.

CAPITULO II: La Responsabilidad Penal del Peatón en los Accidentes de Tránsito.

2.1 Responsabilidad Penal del Peatón.

Como hemos manifestado anteriormente, la Responsabilidad Penal es la consecuencia jurídica derivada de la comisión de un hecho antijurídico, previamente establecido por una ley penal, que genere, lesione o ponga en riesgo un bien jurídico protegido por ley, como es la vida, la integridad física o el patrimonio, que conlleva la imposición de una pena que puede consistir en la privación de la libertad, la privación de otros derechos o sanciones de carácter pecuniario.

Partiendo de ese orden de ideas podemos colegir que, todo individuo que transgreda una ley penal mediante la inobservancia o la realización de una conducta contraria a dicha norma, compromete su responsabilidad penal. A ese respecto Cortés de Arabia (2008) en su disertación titulada “La Jurisprudencia en los Accidentes de Tránsito” afirma “ todo acto humano, comisivo u omisivo deviene en un resultado, si un sujeto no cumple lo prohibido o exigido por la ley, ese resultado de daño o peligro, puede llevarnos a una responsabilidad penal”.

Francesco Carrara (s.f), en ese mismo tenor afirma “que un individuo es penalmente responsable cuando pueden cargarse a su cuenta el delito y sus consecuencias”; es decir, imputabilidad. Se refiere a un individuo al que se pueda imputar el delito y su consecuencia jurídica. Para que un delito pueda ser imputable a un individuo, este debe tener condiciones normales, es decir, estar en perfecto uso de sus facultades mentales y aptitudes para discernir.

De ese orden de ideas podemos colegir que todo individuo con capacidades mentales normales y aptitudes de discernimiento puede ser penalmente responsable de los actos que realice en pleno uso de sus facultades y aptitudes y que produzcan un resultado lesivo a un bien jurídico protegido por la ley.

La responsabilidad penal se fundamenta en la lesión y puesta en peligro de bienes jurídicos protegidos por la ley y en materia de tránsito terrestre, todo aquel que provoque un accidente con resultados lesivos debe ser penalmente sancionado.

Y es que la reacción mas contundente con que cuenta el Estado frente a los hechos punibles y lesivos, es la pena y, en ese sentido, somos de criterio que la pena produce efectos preventivos que van en beneficio de la sociedad. El hecho de que la violación de una ley conlleve sanciones penales, indudablemente surte efectos en todos los que estamos obligados a su cumplimiento, de prevenir su violación para evitar la sanción, máxime cuando la ley de tránsito, protege los bienes jurídicos mas importantes como son la vida y la integridad física y esa protección debe ser contra cualquier ataque que se le dirija.

Con motivo de los accidentes de tránsito que provocan lesión o muerte, es muy común atribuir la responsabilidad a los conductores, desatendiendo otros factores inherentes al tránsito como es el caso del peatón.

Tal y como hemos mencionado con anterioridad, la imprudencia del peatón es una de las causas mas frecuentes en los accidentes de tránsito ya sea por transitar por lugares no dispuestos a tales efectos, cruzar las calles o autopistas de forma temeraria, en fin, en franca violación e inobservancia de las normas básicas establecidas en la ley. Sin embargo, nuestra legislación solo contempla de manera clara y precisa, la responsabilidad penal del conductor cuando infringe las leyes establecidas a tales efectos.

Los accidentes de tránsito se han definido como sucesos o acontecimientos inesperados, no premeditados; es decir, como casos fortuitos, empero, no todos los accidentes de tránsito son imposibles de prever, sino que pueden ser ocasionados por personas (conductor o peatón) que actúan con negligencia, imprudencia o temeridad, violando las normas mas elementales lo que nos lleva a la conclusión de que, no todos los siniestros son inevitables.

De lo antes expuesto nos nace la inquietud: El conductor es el único responsable de los accidentes de tránsito?. Así puede parecer, pero en realidad se debe a un vacío en

la legislación que regula el tránsito terrestre al no establecer de forma precisa un régimen sancionador que penalice a los peatones que provoquen accidentes de tránsito, amén de que el peatón juega un papel importante toda vez que, su conducta descuidada o temeraria contribuye a la producción de un resultado lesivo; sin embargo, en sentido general la ley 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana establece entre otras cosas lo siguiente:

“Art. 282.- Alcance de las sanciones. Las sanciones establecidas en la presente ley no excluyen la responsabilidad civil y penal a que hubiere lugar en razón de la comisión del hecho”.

De la lectura del artículo anterior, podemos observar que se trata de una disposición ilimitada, es decir, no se circunscribe solo al conductor de un vehículo de motor, sino que se extiende a todo el que cometa un hecho violatorio de la ley de marras, lo que indudablemente alcanzaría la conducta reproachable del peatón.

“Art. 302.- Comisión de accidentes. Las infracciones de tránsito que produzcan daños, conllevarán las penas privativas de libertad que en este capítulo se establecen”.

El artículo anterior consituye de igual manera, una disposición legal extensible a todo individuo que ocasione un accidente de tránsito que produzca un resultado dañoso, es decir, no se circunscribe exclusivamente al conductor, sino que es aplicable al peatón causante de un accidente con resultados lesivos.

Hacemos referencia del articulado precedente a fines de establecer que un peatón que obra contrario a la norma es pasible de sanción penal, en ese mismo tenor Kelsen (s.f) afirma “la conducta que constituye la condición o supuesto para la sanción, recibe el nombre de ilgal o delictuosa. El delito está jurídicamente prohibido, la conducta contraria jurídicamente ordenada o, lo que significa lo mismo, constituye el contenido de una obligación jurídica”. (p. 8)

Lo anterior, desde la óptica del tránsito terrestre quiere decir, que la ley ordena cómo deben transitar los peatones en las vías públicas y a su vez convierte el respeto a dichas normas en una obligación jurídica; es decir, si el peatón está jurídicamente obligado a transitar por las vías de determinada forma en respeto de normas básicas y actúa de forma contraria, debe imponerse una sanción como reacción contra esa conducta, mas aún cuando la conducta contraria a la obligación produce un resultado lesivo. En ese sentido Kelsen (s.f) afirma “Si un individuo está jurídicamente obligado a comportarse de cierta manera en relación con otro, el segundo tiene un derecho a la conducta del primero. El derecho de uno no es otra cosa que un reflejo de la obligación del otro”.

En el contexto de la responsabilidad penal, es harto sabido que la sanción se dirige al individuo que comete un delito o lo que es lo mismo, al que incumple con su obligación, lo que hace al individuo responsable de su propia conducta.

Retomando el tema principal de este capítulo que es “la responsabilidad penal del peatón en los accidentes de tránsito” y tomando en consideración lo afirmado por Carrara y expuesto con anterioridad que: “un individuo es penalmente responsable cuando pueden cargarse a su cuenta el delito y sus consecuencias”, sin lugar a dudas, esta concepción nos refiere de forma directa a la imputabilidad.

La Imputabilidad en las Infracciones del Peadón.

Falcioni (s.f) afirma en su libro “Imputabilidad”: “la imputabilidad ha sido definida como el conjunto de condiciones que un sujeto debe reunir para que deba responder penalmente de su acción; es decir, aptitud, capacidad o calidad del sujeto; un estado biosicológico que lo hace capaz de ser culpable siendo su objeto, el señalar firmemente las condiciones personales mínimas de carácter anímico espiritual, exigidas por la actual conciencia jurídica que brinden la ulterior posibilidad de formular un juicio de reproche ético social sobre la conducta delictiva”.

Lo anterior refiere que para que un individuo sea imputable, debe gozar de condiciones humanas normales, es decir, buena salud psíquica y mental, capacidad de

discernimiento, capacidad de determinación, capacidad de entendimiento y podríamos agregar, la capacidad de conocimiento de su rol como ente social; en fin, la capacidad de conocer y dirigir sus acciones.

En otros términos, se refiere a que el individuo sea conciente de la antijuricidad y tipicidad de su acción y decida realizarla voluntariamente; es un requisito ineludible para la atribución de responsabilidad que el sujeto haya llevado a cabo su acción u omisión bajo determinadas condiciones psíquicas que permitan afirmar que podía haber actuado de otro modo, acogerse al mandato contenido en la norma y actuar conforme a esta.

Muñoz Conde (1999) afirma “se basa en que el autor de la infracción penal, del tipo de injusto, del hecho típico y antijurídico, tenga las facultades psíquicas y físicas mínimas requeridas para poder ser motivado en sus actos por los mandatos normativos”. (p. 107)

Verbigracia: El peatón sabe que al cruzar una calzada desechando los puentes peatonales, puede causar un accidente y no obstante decide cruzar.

Es decir, el peatón posee la capacidad de comprender lo injusto de cruzar la calzada, pero actúa conforme con esa comprensión.

Tomando en consideración lo expuesto, las normas básicas de regulación peatonal establecidas en la ley 63-17, sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; si un peatón circula por las vías públicas en pleno goce de sus capacidades físicas, psíquicas y mentales en total inobservancia de dichas normas, amén de que, las leyes una vez promulgadas se presumen del conocimiento de todos, es un individuo imputable.

La Responsabilidad Objetiva del Peatón.

La responsabilidad objetiva es mayormente conocida como la responsabilidad por el resultado; esto quiere decir, cuando un individuo lleva a cabo actos previstos como ilícitos que lesionan o ponen en peligro un bien jurídicamente tutelado o protegido por la ley. Muñoz Conde (1999) afirma “en los delitos de resultado (homicidio, daños, lesiones, et.), entre acción y resultado debe darse una relación de causalidad, es decir, una relación que permita ya, en el ámbito objetivo, la imputación del resultado producido al autor de la conducta que lo ha causado”.

Reinhard (2002) establece “es el relacionamiento psíquico del autor con el resultado de su conducta”. Se refiere a una relación causal, es decir, que la acción realizada por el autor sea la que produzca el resultado. En otros términos la responsabilidad objetiva esta fundamentada en que todo aquel que cause un daño o ponga en peligro un bien jurídico protegido por la norma, debe ser sancionado.

La atribución de la responsabilidad objetiva esta sujeta a la producción del resultado y a su nexo causal con la acción, excluyendo la motivación que haya tenido el individuo para realizar la acción y producir el resultado, es decir, que la responsabilidad objetiva, prescinde de la culpa, ya sea culposa o dolosa, basandose mas bien, en la creación del riesgo al bien jurídico protegido.

En ese orden de ideas, Peña González y Almanza Altamirano (2010) afirman “la imputación requiere comprobar, primero si la acción ha creado un peligro jurídicamente desaprobado y, segundo, si el resultado es producto del mismo peligro”. (p. 151)

Esto es exactamente lo que sucede en los accidentes de tránsito, siempre estan en riesgo la salud, la integridad física, la vida y el patrimonio y muy especialmente el peatón, que pese a la desventaja que posee frente a los vehículos de motor, asume y pone en riesgo la propia integridad y la de otros individuos que independientemente de que, con un actuar contrario al mandato de la ley no produzca un resultado lesivo, debe ser sancionado desde el ámbito de la responsabilidad objetiva, por el hecho de poner en riesgo bienes jurídicos protegidos por la ley.

En ese sentido se ha referido Cáceres Ruiz (2013) al afirmar: “si el delito es esencialmente una infracción de la norma de cuidado, por qué ha de depender la responsabilidad de que la acción cause un resultado”. Es decir, tan imprudente es el peatón que cruza la calzada inobservando las reglas básicas y causando un resultado lesivo, como aquel que actuando de la misma forma, tiene la suerte de no causar ese resultado.

Empero, distintas corrientes afirman que la responsabilidad objetiva se fundamenta en la conducta humana y el resultado lesivo, principalmente en los tipos que exigen la producción de un resultado, es decir, delitos de resultado, lo que nos conduce a que lo sancionado por la norma penal objetiva es la causación del resultado típico lo que evidentemente exige que entre la conducta desarrollada y el resultado producido medie un nexo causal.

En ese aspecto la ENJ (2007) establece “lo relevante para afirmar la tipicidad del hecho no sería, por tanto, que la acción sea la causa del resultado, sino que el resultado pueda ser atribuido a la conducta del sujeto y no a otros factores”.

El régimen sancionador de nuestra legislación en materia de tránsito vehicular, existen tipos penales que se fundamentan básicamente en estas teorías al establecer; verbigracia: Ley 63-17, art. 303.1 “Los conductores que resulten penalmente responsables de un accidente y que ocasionen daños o la muerte serán sancionados de la manera siguiente: un daño físico curable o con la imposibilidad de dedicarse a su trabajo por un tiempo no mayor de diez (10) días, la sanción será de tres (3) días a un (1) mes de prisión”.

De lo anterior se infiere que lo sancionado por la norma en ese tipo penal, no es exactamente la acción que produce el resultado, sino un resultado atribuido a la conducta del individuo. En pocas palabras, lo sancionado por la norma en esos casos, es la producción del resultado lesivo, independientemente de qué haya motivado la acción del individuo que lo causó.

En ese tenor, Cáceres Ruíz (2013) establece “la relación de causalidad entre acción y resultado es, por tanto, el presupuesto mínimo en los delitos de resultado para exigir responsabilidad”.

A todas luces y partiendo de lo expuesto anteriormente, se entienden como requisitos fundamentales para la responsabilidad objetiva, un lazo causal entre la conducta y la producción de un resultado lesivo, así como la creación de un riesgo hacia un bien jurídico protegido; en ese aspecto la ENJ (2007) afirma “no es posible que pueda afirmarse la existencia de la responsabilidad objetiva respecto de una conducta que no sea, en el sentido empírico y científico, causa del resultado. A partir de ello, sin embargo, es necesario que la conducta del sujeto cumpla con el requisito de que haya creado un riesgo jurídico penalmente relevante”.

Al referirse a la creación de un riesgo, debemos abordar, ya sea a grandes rasgos, la teoría del riesgo permitido o adecuado y la del riesgo no permitido. ENJ (2007) establece que “hay multitud de conductas que por sí solas son peligrosas pero que resultan útiles a la sociedad, como el caso de conducir vehículos de motor. Estas actividades, a pesar de suponer un riesgo, resultan socialmente adecuadas y por tanto, los resultados lesivos que se produzcan en su marco pueden no resultar imputables objetivamente, sin embargo, el riesgo no permitido es aquel que está desaprobado por la norma en el sentido de que la conducta supere el riesgo permitido, siendo ahí, donde se presenta el problema al tener que diferenciar el riesgo socialmente adecuado o inherente a la propia actividad, del socialmente inadecuado por traspasar la frontera de lo que es socialmente permisible”.

Es que, quien realiza un comportamiento riesgoso mientras transita por la vía pública, lo hace confiando en que los demás participantes en el tránsito velarán por su propia seguridad.

Particularmente y refiriéndonos al tránsito terrestre, somos de criterio que cuando la norma establece disposiciones o reglas básicas de cómo, por dónde y cuándo transitar por las vías públicas, lo hace consciente de los riesgos y lo que trata es de evitar que ese riesgo inherente se superponga en uno reprochable que atente directamente contra la misma norma, la seguridad vial, así como contra los bienes jurídicos protegidos, es decir,

el deber objetivo de cuidado. En ese sentido entendemos que todo el que obra acorde con la ley, obra bajo el velo del riesgo permitido o inherente, lo contrario es objetivamente reprochable.

El deber objetivo de cuidado: El deber objetivo de cuidado implica universalidad, es decir, un deber exigido a todos por igual; el deber objetivo de cuidado previene una situación de peligro evitable. En cuanto al tránsito terrestre hay situaciones de peligro en la que se requiere un cuidado particular, como el caso de los peatones al cruzar las calles.

El deber objetivo de cuidado es el deber que emerge de la norma que establece las reglas básicas de, en el caso de los peatones, cómo, en qué momento y por dónde transitar, lo que las constituye en normas que tratan de prevenir una conducta que produzca un riesgo a un bien jurídico protegido. En ese sentido es deber objetivo de cuidado la previsión del peligro que implica la conducta o acción que se pretende realizar.

Cuando hablamos de universalidad en la evaluación del deber objetivo de cuidado es porque al analizarse en un caso concreto, debe hacerse desde un punto de vista objetivo, toda vez que lo que se exige es el cumplimiento de cuidado que seria exigible a cualquier ciudadano en la misma situación del autor de un hecho riesgoso, es decir; observar si un ciudadano normal, actuando en la misma posición del autor del hecho, hubiera podido prever la acción productora del riesgo que sobrepasa el riesgo permitido.

La Responsabilidad Subjetiva del Peatón.

Los actos reprochables por la ley no están compuestos únicamente por elementos de carácter objetivos como un comportamiento humano externo, los delitos de resultado, relación de causalidad, entre otros, sino que para poder atribuir un carácter de delito a una acción u omisión, es preciso que concurran además, ciertos elementos de naturaleza subjetiva; es decir, si tomamos el concepto de delito como acción típica, antijurídica y culpable es en el entendido de que la acción que se supone delito nos indica que el movimiento humano exteriorizado ha sido realizado voluntariamente, de forma que para

determinar que una conducta constituye una acción típica, contraria a las normas penales, esta debe haberse realizado de forma dolosa o al menos de forma imprudente.

Partiendo de lo anterior podemos establecer que el presupuesto básico para la atribución de la responsabilidad subjetiva es la culpa que se sustenta en la conocida locución emanada del latín “nulla poena sine culpa” (no hay pena sin culpa), a diferencia de la responsabilidad objetiva que prescinde de esta.

Es que no puede atribuirse responsabilidad a un individuo y como consecuencia una pena si su acción no ha sido realizada como una manifestación de su voluntad; es decir, no puede atribuirse a un individuo un hecho lesivo si no lo ha realizado con la voluntad de producirlo, caso en el cual estaríamos frente a la culpa dolosa, o sin el conocimiento al menos de que podía producirse ese resultado, caso en el cual estaríamos frente a la culpa imprudente. A ese respecto se ha referido la ENJ (2007) al afirmar “solo si el agente tenía la capacidad de evitar su realización y de conocer su trascendencia resulta justo imponerle una pena (culpabilidad), así lo que podemos llamar el principio de dolo o imprudencia conlleva la exigencia de una conexión subjetiva entre el autor y su hecho, de forma que la imposición de una pena requerirá siempre, además de la causación de un resultado lesivo para un bien jurídico, la imputación subjetiva de ese hecho a su autor”.

Nuestra legislación en materia de tránsito terrestre, ley 63-17, contempla asimismo la responsabilidad subjetiva al establecer, verbigracia, en su artículo 220 la conducción temeraria o descuidada; en su artículo 221 la distracción durante la conducción; artículo 301.2 que establece: “Graduación de las sanciones de tránsito. Para la graduación de las sanciones de tránsito se deberá guardar la debida adecuación entre la gravedad y trascendencia del hecho constitutivo especialmente: intensidad del dolo o el grado de la culpa”.

Evidentemente las disposiciones expuestas anteriormente se refieren a la responsabilidad subjetiva del agente que ocasiona un accidente de tránsito, toda vez que alude a las conductas realizadas de forma dolosa o imprudente.

En lo referente al peatón, entendemos y somos del criterio que las mismas causales que se toman en consideración al momento de atribuir la responsabilidad subjetiva de un conductor, son aplicables a las conductas de los peatones que transitan por las vías; por ejemplo:

- Las disposiciones establecidas en el ya mencionado artículo 220 de la ley 63-17, sobre la temeridad y el descuido. Un peatón que cruza las calles de forma temeraria, descuidada y de forma imprudente, que desafie o afecte los derechos y la seguridad de otras personas, es pasible de responsabilidad subjetiva;
- Lo dispuesto por el artículo 221 de la misma ley, sobre distracción. Un peatón que se distraiga por el uso de teléfonos celulares u otros aparatos electrónicos mientras transita por la vía pública, es imputable de responsabilidad subjetiva.

Es decir, todas las acciones que la ley de tránsito reprocha a un conductor de vehículo de motor, son aplicables en su mayor parte a los peatones independientemente de que su acción produzca o no un resultado lesivo a un bien jurídico protegido, pero mayor aún si produce el resultado lesivo que la ley procura evitar.

El deber subjetivo de cuidado: El deber subjetivo de cuidado se fundamenta básicamente en el conocimiento del riesgo, es decir, en que el individuo pueda representarse la consecuencia lesiva de su acción antes de realizarla. Se basa en todo lo que el sujeto conoce o al menos, debería conocer, puesto que la exigencia del deber subjetivo de cuidado es la representación del resultado lesivo previo a la realización de la acción.

Para mayor comprensión resulta imprescindible observar los elementos del tipo subjetivo, a los fines de evaluar las conductas de los peatones en los accidentes de tránsito y concretar su responsabilidad penal. El tipo subjetivo posee elementos que pueden subsumirse en distintas conductas humanas, pero para los fines del presente trabajo, nos

enfocaremos en aquellos que entendemos relevantes para la atribución de la responsabilidad penal del peatón.

Elementos del Tipo Subjetivo en la Conducta del Peatón.

El dolo. Según la ENJ (2007) “el dolo es el conocimiento y voluntad de realización de los elementos del hecho típico”.

En otra concepción, el Diccionario de la Real Academia de la Lengua (22ª edición) lo define como “voluntad deliberada de cometer un delito a sabiendas de su ilicitud”.

En términos mas acabados Peña González y Almanza Altamirano (2010) afirman “el dolo es la voluntad consciente, encaminada u orientada a la perpetración de un acto que la ley tipifica como delito”. En fin, podemos colegir que el dolo es un hecho humano que desvalora los derechos de los demás, toda vez que se trata de la manifestación de la voluntad con pleno conocimiento de que es una conducta reprochada por la norma.

Partiendo de los conceptos anteriores podemos inferir que el dolo posee dos elementos fundamentales que son el conocimiento y la voluntad. Doctrinariamente estos elementos se conocen como: elemento cognitivo y el elemento volitivo.

Elemento Cognitivo. Significa que el individuo conoce la ilicitud del hecho, es decir, comprende que está realizando una conducta que está prohibida y conoce el resultado de su acción. En otros términos, el elemento cognitivo alude a que el individuo se conoce a si mismo, su entorno y es consciente de que sus acciones originan violaciones a deberes establecidos en la norma.

Elemento Volitivo. Este elemento se refiere a la voluntad del individuo de realizar la conducta reprochada por la norma.

De la unión de estos dos elementos (cognitivo y volitivo), surge el elemento intencional, es decir, el deseo de realizar una conducta que violenta los deberes establecidos en la norma y querer el resultado.

Generalmente el elemento intencional no es muy común en los accidentes de tránsito debido a que son hechos que ocurren en su mayoría de forma súbita e inesperada y sin la intención de causar el resultado lesivo, al menos, eso se presume; empero no se debe descartar por completo, toda vez que pueden surgir homicidios que simulen un accidente de tránsito.

Clases de Dolo.

La doctrina distingue varias clases de dolo, dependiendo de la intensidad o gravedad de la conducta realizada, Peña González y Almanza Altamirano (2010) los clasifican de la siguiente manera:

“Dolo directo: Se produce cuando un sujeto se representa en su conciencia el hecho típico. En este tipo de dolo el autor posee total control mental de querer y saber cuál es la conducta típica que intenta realizar y la comete, independientemente de que aquella acción produzca los resultados esperados. La intención o finalidad de la acción es lesionar un bien jurídico protegido”.

“Dolo indirecto: Es aquel que se materializa cuando el sujeto se representa el hecho delictivo, pero no como un fin, sino como un efecto inevitable para desarrollar la conducta típica. Este tipo de dolo es también conocido como “de consecuencias necesarias”, toda vez que la acción realizada no va dirigida a la realización del hecho típico, pero el individuo tiene la seguridad de que si la realiza se producirá el resultado”.

Resulta algo confuso distinguir el dolo directo del indirecto, toda vez que en el segundo, el individuo asume el resultado lesivo como una consecuencia de lo querido. Podría entenderse que de cierta forma se visualiza el elemento intencional.

“Dolo eventual: En este tipo de dolo, la finalidad del individuo no es producir el resultado, pero reconoce la posibilidad de que al realizar la acción, este se produzca y no obstante, sigue actuando. Según Peña González y Almanza Altamirano (2010), “este se produce cuando el sujeto se representa el hecho como posible, lejano, pero que podría llegar a ocurrir; no obstante actúa aceptando esa posibilidad”.

En los accidentes de tránsito ocasionados por los peatones, el dolo eventual es el mas presente. Por lo general los peatones conocen las reglas básicas para transitar por las vías públicas, poseen las herramientas necesarias para transitar de forma segura, como son los pasos de zebras, los puentes peatonales, las aceras, los semáforos; conocen los riesgos de atravesar la calzada mientras transitan vehículos de motor, pero asumen ese riesgo y transitan en total irrespeto a las disposiciones normativas, asi como sin las previsiones de lugar, ocasionando múltiples riesgos y accidentes con resultados lesivos que por cuestiones de insuficiencia de la norma, quedan impunes, no son penalmente sancionados. El dolo eventual encaja en el delito culposo que en los accidentes de tránsito, es el mas concurrido.

La Culpa. Muñoz Conde (1999) afirma “la culpa es la realización del tipo objetivo de un delito por no haber empleado el sujeto la diligencia debida”

En ese orden, Peña Gonzáles y Almanza Altamirano (2010) establecen:

“El tipo culposo individualiza una conducta (al igual que el doloso). La conducta no se concibe sin voluntad, y la voluntad no se concibe sin finalidad; la conducta que individualiza el tipo culposo tendrá una finalidad, al igual que la que individualiza el tipo doloso.

Pero el tipo culposo no individualiza la conducta por la finalidad sino porque en la forma en que se obtiene esa finalidad se viola un deber de cuidado”.

Lo anterior se refiere, a todas luces, al elemento intencional. Mientras que en el tipo doloso se individualiza la conducta que produce un resultado por la intención de producir ese resultado, en el tipo culposo, por el contrario, se individualiza la conducta no por la intención de producir el resultado, sino, por la inobservancia de un deber de cuidado que produce ese resultado.

De esa linea de pensamientos es que inferimos que en los accidentes de tránsito el tipo culposo es el más concurrido, toda vez que por lo general, quién ocasiona un accidente de tránsito lo hace sin la intención de producir un resultado lesivo, pero si por la imprudencia de no observar un deber de cuidado contenido en la norma.

2.2 El Delito Culposo.

Según la ENJ (2007) “el término imprudencia es equivalente al de culpa, que la doctrina ha venido utilizando tradicionalmente, empero, se ha optado por referirse a ese tipo penal como delito imprudente en vez de culposo a los fines de evitar confusiones con uno de los elementos constitutivos del delito como es la culpabilidad”.

Para los fines del presente trabajo, hemos optado por utilizar el término culposo en vez de imprudente y así evitar dualidades en el desarrollo de algunos conceptos, toda vez que, la imprudencia forma parte esencial del tipo culposo.

La imprudencia: La doctrina ha entendido la imprudencia como la infracción de un deber de cuidado. Peña González y Almanza Altamirano (2010) la han definido como “afrontar un riesgo de manera innecesaria pudiendo evitarse”.

Según López López y Perdigüero Bautista (2011) “la imprudencia, desde un punto de vista amplio, es aquella conducta humana que, por falta de previsión o inobservancia de un deber de cuidado, produce un resultado dañoso protegido por la ley”.

Partiendo de lo anterior podemos inferir que el delito imprudente es aquel que se realiza mediante una acción contraria al deber de cuidado que trae como consecuencia la producción de un resultado típico.

La imprudencia posee dos manifestaciones que son: la imprudencia consciente y la inconsciente. En ese aspecto la ENJ (2007) indica:

“Imprudencia consciente es aquella en que el autor admite la posibilidad de producción del hecho típico, pero confía racionalmente en su evitación. El autor sabe que su comportamiento conlleva cierto peligro, pero confía en que no dará lugar al resultado.

La imprudencia inconsciente es aquella en que el autor no se representa la producción del hecho típico, pero era su deber conocer el riesgo y evitarlo. El agente ni siquiera se representa el peligro de su conducta para el bien jurídico”.

En fin, el elemento característico de la imprudencia es la errónea creencia de que la acción no producirá el resultado.

Diversos autores han diferido sobre estas dos manifestaciones de la imprudencia al momento de la atribución de la responsabilidad en el entendido de que no deben existir diferencias en la penalidad entre quien actúa con imprudencia consciente y quien actúa por imprudencia inconsciente debido a que esas diferencias deben establecerse por otros factores y no por el grado de conocimiento; es decir, que la diferencia se establece por la gravedad de la conducta imprudente o el mayor o menor grado de imprudencia que no dependerá de si es consciente o inconsciente. De esa línea de pensamiento surge la siguiente clasificación, según ENJ (2007):

“Imprudencia temeraria: concurriría cuando se ha infringido un deber básico de cuidado en una medida inusualmente alta, no habiendo prestado atención el autor a lo que sería evidente para cualquiera.

Imprudencia grave: estaremos ante esta modalidad cuando el resultado sea consecuencia de la desatención o negligencia exigible a cualquier ciudadano, habiendo podido evitarse el resultado aplicando una diligencia propia de un hombre medio.

Imprudencia leve: se dará cuando la evitación del resultado hubiera requerido el empleo de un especial cuidado superior al de un hombre medio.

Imprudencia levísima: se daría cuando el resultado solo se hubiera podido prever mediante el empleo de una diligencia extraordinaria, exigible al más capacitado de los ciudadanos en el sector donde se desarrolla la actividad”.
(p. 163)

En los accidentes de tránsito causados por los peatones, la imprudencia es la causa principal, toda vez que estos transitan por las vías en total desatención de las normas que son exigibles a todos los ciudadanos por igual, actuando negligentemente en lo que se refiere a la obediencia de la norma y de forma temeraria sin prestar la mínima atención al deber de cuidado. Las conductas imprudentes de los peatones producen riesgos y resultados dañosos que lesionan gravemente bienes jurídicos protegidos como la salud,

integridad física y la vida misma, que deben ser penalmente sancionados, toda vez que concurren tanto la responsabilidad objetiva como subjetiva.

La negligencia: esta definida como “falta no intencional, consistente en dejar de cumplir un acto que se habría debido cumplir”. Capitant (p. 385)

Según Peña González y Almanza Altamirano (2010) “implica una falta de actividad que produce daño (no hacer)”.

Partiendo de las concepciones anteriores entendemos la negligencia como un factor capital en la provocación de los accidentes de tránsito, en el entendido de que las normas son para cumplirlas y abarcan a todos por igual, siendo el no cumplimiento de esas normas el máximo causante de accidentes. Las normas contienen las reglas básicas para transitar por las vías públicas bajo el velo del riesgo permitido y la inobservancia de estas, provocan una alteración de ese riesgo permitido al punto de sobrepasar sus límites poniendo en riesgo y lesionando bienes jurídicos tutelados por el Estado.

Especialmente los peatones son los más negligentes en su tránsito por las vías públicas, lo que entendemos se debe a que para transitar a pie, no necesitan ningún tipo de pericia y por tanto, no cumplen con las reglas básicas establecidas en la norma, reglas que están obligados a conocer y respetar, puesto que lo contrario, constituye imprudencia y esta última es penalmente sancionada cuando genera resultados lesivos.

La inobservancia: implica dos aspectos importantes: que conociendo las normas, estas sean vulneradas implicando imprudencia; o que se desconozcan los reglamentos debiendo conocerse por obligación, lo que implicaría negligencia.

Como hemos expuesto anteriormente, el delito imprudente es el más concurrido y adaptable a los accidentes de tránsito, muy especialmente al tránsito peatonal que en República Dominicana es caótico.

Hemos observado que la imprudencia se constituye por la omisión de la debida diligencia, es decir, la inobservancia del deber de cuidado que resulta necesario para el

desarrollo de una actividad determinada, en el caso de la especie, el tránsito por las vías públicas, siendo del conocimiento de todos que esa actividad imprescindible se permite bajo el velo del riesgo permitido, por lo cual la norma se ha encargado de establecer las reglas básicas en aras de evitar que se desborden los límites de ese riesgo desembocando en un riesgo mayor o no permitido. Como transitar por la vía pública es un derecho fundamental de todos, contemplado en nuestra Constitución Dominicana, es por ende un deber objetivo de todos transitar con la debida diligencia y cuidado, de modo que la infracción al deber de cuidado, es penalmente sancionable y al ser un deber objetivo, ha de imponerse a todos los ciudadanos con las formas y capacidades del hombre medio ideal.

Por medio de la imprudencia en el tránsito terrestre se ven a diario afectaciones de bienes jurídicos protegidos por el Estado. La ley 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, en todo su contenido, lo que busca es proteger esos bienes jurídicos como son: la integridad física, el patrimonio y la vida. Dentro de los delitos imprudentes que podemos observar en la cotidianidad, producto del tránsito terrestre nos encontramos con:

- Accidentes que causan lesiones físicas, siendo el bien jurídico protegido la integridad física y el daño a ese bien es penalmente sancionado por la ley de marras de acuerdo al grado de imprudencia o dolo y al grado de gravedad de las lesiones;
- Accidentes que causan la muerte lesionando el bien jurídico por excelencia que es la vida, penalmente sancionado por la ley. (Ley 63-17, art. 303)

Es importante, en ese sentido, entender que dentro de las causas de accidentes de tránsito que lesionan y ponen en riesgo esos bienes jurídicos está el peatón, y siempre que concurren hechos en los cuales estos participen y resulten personas lesionadas o muertas, deben ser penalmente responsables y sancionados, máxime, cuando la sanción como consecuencia jurídica de la puesta en peligro o lesión de un bien jurídico protegido juega un papel preventivo que además provoca que los ciudadanos se interesen por el conocimiento y respeto de las normas, así como por la debida diligencia y deber de cuidado.

La omisión: entendemos la omisión como sinónimo de inacción voluntaria o pasividad. Muñoz Conde (2010) afirma: “el comportamiento humano no se agota con el ejercicio activo de una finalidad, sino que también con un aspecto pasivo que se constituye por la omisión. Este aspecto pasivo del actuar del ser humano puede ser penalmente relevante”.

Lo anterior quiere decir que la conducta que regula la norma penal puede consistir tanto en hacer como en no hacer, toda vez que el derecho penal no solo contiene normas prohibitivas, sino también imperativas que ordenan acciones cuya omisión puede producir resultados lesivos a la sociedad.

La ley que rige el tránsito peatonal contiene tanto normas prohibitivas como imperativas, en tal sentido, si la norma es prohibitiva, la conducta que la transgrede consistirá en una acción, es decir, en un hacer, sin embargo, si la norma es imperativa la conducta que la infrinja consistirá en un no hacer la acción que la norma ordena; un ejemplo de esto serían las disposiciones del artículo 218 y 219 de la ley 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, que establecen:

“Art. 218. Los peatones que crucen una vía pública deberán ceder el paso a los vehículos de emergencia cuando estos anuncien su paso con sirenas o sonidos para tales fines”.

La disposición anterior constituye una norma imperativa, toda vez que ordena al peatón a ceder el paso a vehículos de emergencia; si el peatón infringe esa norma, comete delito de omisión.

“Art. 219. Toda persona que se sitúe en la calzada o zona de rodaje de una vía pública será sancionada...”.

La anterior disposición constituye una norma prohibitiva, toda vez que ordena al peatón no situarse en la calzada de una vía pública; si el peatón transgrede esa norma, comete un delito por acción contraria a la norma.

Como hemos observado, el peatón al no cumplir un mandato imperativo de la ley, se convierte en candidato para ser sancionado por el delito de omisión; en tal sentido Muñoz Conde (2010) afirma: “la omisión penalmente relevante sólo puede ser, la omisión de una acción esperada; es decir, que de todas las acciones posibles que un sujeto puede realizar, al Ordenamiento Jurídico-Penal sólo interesa aquella que se espera que el sujeto haga, porque la ley le impone el deber de realizarla”.

Partiendo de ese razonamiento, el delito omisivo consiste siempre en la omisión de una determinada acción que el sujeto tenía la obligación de realizar y que podía realizar, por lo tanto, la omisión es un delito que consiste en la infracción de un deber.

En los accidentes de tránsito causados por peatones, concurre con gran frecuencia el delito de omisión, toda vez que el cumplimiento de las normas básicas establecidas en la ley, constituyen una obligación, un deber y por ende, la manifestación de la conducta esperada por el Ordenamiento Jurídico.

2.3 El Peatón en sus Diferentes Roles en los Accidentes de Tránsito: Víctima y Victimario.

Para un mejor desarrollo del presente tema, nos vemos en la necesidad de adentrarnos en los criterios de la victimología, por ser esta la que se dedica al estudio científico de las víctimas en el delito.

El término víctima representa al sujeto vencido y victimario es aquel que provoca el daño o lesión, pasando a ser la famosa pareja penal de Mendelshon.

Es común en la sociedad, al escuchar el término víctima, entender que se trata única y exclusivamente del ofendido o perjudicado por el delito, es decir, el inocente; empero, la realidad cotidiana es que la víctima puede constituirse en el factor desencadenante del delito o en algunas circunstancias, asumir un rol de acompañamiento en el mismo. Es por ello, que el papel de la victimología es determinar el cómo y por qué un victimario elige su víctima; es decir, si hay factores inherentes a la víctima que

influyen en la elección por parte de su victimario o por el contrario, esto obedece a la casualidad.

En vastas ocasiones quién se hace llamar víctima es el victimario, es decir, no siempre se trata de una elección del victimario hacia una víctima determinada, sino que la víctima toma un papel activo en el ilícito convirtiéndose en victimario y resulta siendo víctima de su propio hecho, ya se trate de un hecho doloso o imprudente.

En los accidentes de tránsito confluyen diversos factores dentro de los cuales se encuentra el peatón. Los peatones con frecuencia provocan accidentes de tránsito en los que resultan lesionados bienes jurídicos protegidos como la integridad física por lesiones corporales que en ocasiones terminan en afecciones mentales de consideración por lesiones o traumas cerebrales, y otras que causan la muerte, pero los peatones resultan impunes ya sea por ser considerados el factor mas débil del tránsito terrestre o porque sus infracciones no están contempladas en la ley como delitos.

En ese tenor Neuman (2001) afirma: “siempre que se habla o estudia al que comete un delito se está hablando del que se halla privado de libertad o es autor de delitos convencionales. Hay victimarios que pululan en la sociedad y que por múltiples motivos no han sido ni serán aprehendidos ya que forman parte de lo que se denomina delincuentes innominados, y sus ilicitudes, delitos no convencionales”.

Esta afirmación es muy frecuente en los accidentes de tránsito causados por peatones por el hecho de que aquello que los convierte en victimarios no posee nombre y no está claramente definido en la norma que regula el tránsito en la República Dominicana, por lo que escapan de las investigaciones y son excluidos de toda responsabilidad desde antes que inicie el proceso investigativo.

En ese sentido, continua el autor: “ya no es posible continuar con la idea de la víctima codificada como contrapartida de la actividad del criminal, también codificada”; es decir, hay que analizar e investigar el rol que desempeña la víctima en el hecho que la nombra como tal.

Se afirma en Neuman (2001): “Para Mendelshon, la víctima puede ser tan culpable como el victimario en el hecho delictivo”.

En ese sentido, cabe destacar una clasificación de las víctimas realizadas por Mendelshon y que han sido transcritas por el precitado autor, de las cuales mencionaremos las que consideramos mas relevantes a los fines del presente trabajo; veamos:

“a.- La víctima enteramente inocente o víctima ideal. Es la que se suele denominar víctima anónima que nada ha hecho o nada ha aportado para desencadenar la situación por la que se ve damnificada;

b.- La víctima de culpabilidad menor o por ignorancia. En este caso se da un cierto impulso no voluntario al delito. El sujeto por cierto grado de culpa o por medio de un acto poco reflexivo causa su propia victimación;

c.- La víctima por imprudencia. Es la que determina el accidente por falta de control;

d.- La víctima infractora. Se trata del sujeto que, cometiendo la infracción, resulta finalmente víctima”. (Neuman 2001, pp. 49-51)

De la clasificación anterior y adecuando cada una a las conductas manifestadas por los peatones en los accidentes de tránsito podríamos afirmar que, la víctima se consideraría inocente si observare adecuadamente el deber de cuidado, actuara con la debida diligencia y respetara y cumpliera las normas básicas establecidas en la ley para transitar de forma segura y cubierta por el velo del riesgo permitido.

Las demás clasificaciones, a todas luces y en cuanto a los accidentes de tránsito, se subsumirían en la conducta del delito imprudente en sus distintas manifestaciones lo que daría al traste y en el caso de que el peatón resultare afectado por su propia imprudencia, lo que se conoce como “culpa exclusiva de la víctima”.

En la cotidianidad surgen innumerables accidentes de tránsito que involucra peatones, como por ejemplo:

- Atropellos;
- Colisiones con otros vehículos;
- Colisiones con objetos fijos (postes de tendido eléctrico, etc.);
- Vuelcos, entre otros.

Hacemos mención de estos tipos de accidentes y aunque a simple vista, en algunos tipos de estos, no se visualiza contacto entre vehículos y peatones, en muchos de estos casos la responsabilidad es compartida y otros son ocasionados exclusivamente por los transeúntes, en los cuales el conductor, evitando impactar al peatón, resulta en una colisión con otro vehículo, en un choque con poste de luz, árbol, muro o vivienda; casos que en su mayoría producen daños materiales y físicos de consideración, algunos con víctimas fatales provocadas por imprudencia, negligencia u omisión del deber de cuidado por parte de peatones. Por esta razón afirma de Dios de Dios (2012): “La imprudencia de la víctima no puede crear, por si misma, la prudencia del conductor”.

Asimismo afirma Jakobs (1996): “la víctima con su propio comportamiento da la razón para que la consecuencia lesiva le sea imputada por lesión de un deber de autoprotección o por una acción a propio riesgo”. (p. 35)

El peatón que trabaja en la vía pública.

Para nadie es un secreto que nuestras calles, avenidas y autopistas están repletas de personas que intentan ganarse el sustento comercializando objetos de distintos tipos, limpianado cristales, vendiendo dulces, helados, así como minusvalidos limosneros en medio de las vías públicas, lo que además de constituir una violación a la ley, constituye un peligro que sobrepasa los límites del riesgo permitido poniendo en peligro constante la propia vida, así como creando el riesgo de provocar accidentes de tránsito con resultados fatales. Estos peatones son francos violadores de la ley que prohíbe la venta de artículos de toda clase, propagandas, así como colectas, previendo resultados catastróficos y estos, a parte de realizar acciones temerarias, imprudentes y negligentes, omiten las normas de cuidado e imperativas de la ley y cuando esas acciones u omisiones provocan accidentes, deben ser penalmente sancionadas.

CAPITULO III: Rol del Ministerio Público en la Fase de Investigación de los Accidentes de Tránsito que Involucran Peatones.

“Más hermosa que la verdad es la búsqueda de la verdad”. (Albert Einstein)

La creación o surgimiento de la Ley Penal y la determinación de los delitos o violaciones a la misma ley, hizo surgir también un órgano persecutor llamado anteriormente “Juez de la Instrucción”, con el fin exclusivo de perseguir los delitos e instruir los procesos de forma preliminar con la finalidad de evaluar las posibles pruebas para determinar si resultaba prudente un juicio o no.

La necesidad colectiva de contrarrestar el auge de los delitos o violaciones a la ley penal, han logrado que el legislador se encaminara a un cambio de 360 grados al abandonar el antiguo “Código de Procedimiento Criminal” por un nuevo “Código Procesal Penal”. Dicho cambio ha modificado de manera sustancial la estructura del proceso penal y tanto es así, que en el abandono de la ley que anteriormente nos regía en la materia se excluyó la función investigadora del Juez de la Instrucción, a cambio de una investigación preparatoria a cargo del Ministerio Público. Así debe ser, ese es el papel del Ministerio Público como consecuencia del mandato de la ley que lo instituye como órgano autónomo encargado del ejercicio público de la acción penal, lo que equivale a investigar el delito, acusar a su autor o participe y probar o avalar su acusación ante el órgano jurisdiccional, pero no es menos cierto que aun permanecen errores heredados del pasado y vicios que no permiten el buen curso del debido proceso.

La violación a la antigua Ley 241, de enero de 1968, sobre Tránsito de Vehículos de Motor era considerada de orden público y por ende, era responsabilidad del Ministerio Público su investigación y persecución y así lo consignaba al establecer, que las violaciones a dicha ley se conocerían de acuerdo al proceso seguido en materia correccional. (Ley 241, 1968, p.64).

La nueva legislación que rige la materia, Ley 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, y en punto común con

la antigua ley establece que “La acción penal derivada de los accidentes de tránsito de vehículos de motor será de acción pública”. (Ley 63-17, 2017, p.175)

Por su parte, el Código Procesal Penal, ha dispuesto para los casos o delitos de acción pública que “el Ministerio Público debe perseguir de oficio todos los hechos punibles de que tenga conocimiento, siempre que existan suficientes elementos facticos para verificar su ocurrencia”, es decir, cuando hablamos de elementos facticos, que su acción esta precedida de una investigación preliminar”. (Ley 76-02, modificado por la Ley 10-15, 2015, p.7)

Nuestra Ley suprema, Constitución de la República Dominicana, ha dispuesto en lo relativo al Ministerio Público: “Es el órgano del sistema de justicia responsable de la formulación e implementación de la política del Estado contra la criminalidad, dirige la investigación penal y ejerce la acción pública en representación de la sociedad”. (Constitución de la República Dominicana, 2010, p.77)

La Ley 133-11 orgánica del Ministerio Público, en la definición que otorga a dicho órgano y al igual que nuestra Carta Magna, describe: “El Ministerio Público es el organismo del sistema de justicia responsable de la formulación e implementación de la política del Estado contra la criminalidad, dirige la investigación penal y ejerce la acción penal pública en representación de la sociedad. En el ejercicio de sus funciones, el Ministerio Público respeta la Constitución y el ordenamiento jurídico dictado conforme a esta, garantiza los derechos fundamentales que asisten a las personas, defiende el interés público tutelado por la ley, promueve la resolución alternativa de disputas y protege a las víctimas y testigos”; además, dentro de las funciones de dicho funcionario y que son mandato de su misma ley orgánica se encuentran: “ejercer la dirección funcional de las investigaciones de los hechos punibles de acción pública que realice la policía o cualquier otra agencia ejecutiva de investigación o seguridad y supervisar la legalidad de sus actuaciones, sin perjuicio de contar con órganos propios de investigación técnica que colaboren en el cumplimiento de sus funciones; poner en movimiento y ejercer la acción pública en los casos que corresponda.” (p.18).

De todo lo antes expuesto, se puede colegir que la investigación constituye una etapa procedimental mediante la cual el organo investigador (Ministerio Público), realiza todas aquellas diligencias necesarias para comprobar los elementos del tipo penal violado y la probable responsabilidad del o los autores y optar por ejercer o abstenerse de la acción penal, evaluando las pruebas obtenidas que le lleven a determinar si resulta prudente y necesario un juicio o no.

La investigación y la persecución de los delitos es la principal función del Ministerio Público y, como consecuencia, su actuación como parte acusadora en el proceso penal y en segundo plano, la de representar determinados intereses sociales que se consideran dignos de protección especial. Así es como debe ser, cada actuación acusadora del Ministerio Público debe estar precedida de una investigación, empero, como decíamos anteriormente, aun quedan vicios que hemos heredado del pasado y que vulneran intereses de la colectividad e impiden el buen curso del debido proceso.

Cuando surge la noticia de delito, por lo general se sabe muy poco acerca del hecho y de todas sus circunstancias, lo que hace evidente la necesidad de investigar con el fin de construirlo hasta donde sea posible, para examinar si se trata de un hecho delictivo o no y si se dan los supuestos para la aplicación de la ley penal a un determinado sujeto.

Normalmente la maquinaria represiva comienza a funcionar con la denuncia que puede realizar cualquier persona que tenga noticia de la posible existencia de un hecho delictivo de acción pública (Art. 262 CPP). La denuncia puede hacerse verbalmente cuando el ciudadano se presenta ante la autoridad (Ministerio Público o Digesett en el caso de la especie), y pone en su conocimiento el hecho, empero, como se trata de hechos de orden público, los órganos encargados de la persecución penal pueden iniciar su propia actividad de oficio, es decir, sin necesidad de instancia especial de alguna persona o autoridad. Por lo general ellos toman noticia directa de un hecho aparentemente delictivo, y a partir de entonces se inicia toda la actividad procesal (Art. 30, 88, 91, 273 CPP).

La investigación del fiscal debe dirigirse a determinar si existen fundamentos para la apertura a juicio, que le permitan basar su acusación o la defensa del imputado. De ello

se deduce que a la sociedad le interesa tanto la condena del culpable como la absolución del inocente. En consecuencia tanto la DIGESETT, como el Fiscal deben investigar todos los hechos, así como identificar todos los elementos probatorios, con absoluta objetividad, independientemente de que incriminen o favorezcan al imputado.

Hacemos esta afirmación en razón de que en los accidentes de tránsito donde participan peatones, que por lo general resultan afectados por su propio hecho, son automáticamente catalogados como víctima del accidente sin una evaluación previa desde el punto de vista victimológico que arroje luz sobre cual ha sido la participación de esa víctima en el accidente y si esa participación ha sido la causante del hecho lesivo.

El Código Procesal Penal resalta ese deber, al disponer que es obligación del Ministerio Público extender la investigación a las circunstancias de cargo y también a las que sirvan para descargo del imputado, procurando obtener con urgencia los elementos probatorios y actuando en todo momento conforme a un criterio objetivo.

En los accidentes de tránsito influyen diversos factores, por ende, es deber del Ministerio Público en la fase de investigación evaluar cada uno de ellos a fines de dirigir la investigación de forma que le provea de la verdad, ya sea realizando interrogatorios a quienes puedan suministrar información relevante o la obtención de pruebas visuales que le permitan procesar a los verdaderos responsables de los hechos.

Es menester recordar, que las lesiones recibidas por un individuo en un accidente de tránsito, no le eximen de la responsabilidad que pudiera tener por su participación en el hecho; esto nos indica que, la víctima no es siempre inocente y los conductores no son siempre los culpables.

CAPITULO IV: La Necesidad de una Normativa que Permita el Procesamiento de los Peatones que Provoquen Accidentes de Tránsito.

En muchos casos los vehículos de motor son causantes de accidentes de tránsito, empero, existen supuestos en los que no siempre es así, sino que son los peatones los responsables de causar accidentes. En estos casos convergen en el peatón la doble calidad de: causante del accidente y principal perjudicado del mismo.

Lo que conocemos como culpa exclusiva de la víctima es causa de exoneración de responsabilidad a los conductores y a sus compañías de seguros por los daños que padecen los peatones que involuntaria, pero imprudentemente ellos mismos provocan. Por ello, los deberes de los peatones no solo obedecen a respetar las normas, sino a tomar las precauciones necesarias y extremarlas, toda vez que son la parte mas frágil del tránsito terrestre, siendo su propio cuerpo el que recibe los embates de un accidente en los que tienen participación, amén de que, si cumplen el deber de cuidado no pueden presumir que los demás lo harán aún estando obligados por la norma.

Por alguna razón lógica la ley 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana recoge el termino peatón aproximadamente unas sesenta y siete (67) veces, siendo el capítulo IV sobre regulación de peatones el que dispone las sanciones, veámos:

“Art. 218.- Reglas para la circulación de los peatones. Los peatones que crucen una vía pública deberán ceder el paso a los vehículos de emergencia cuando estos anuncien su paso con sirenas o sonidos para tales fines. Además, podrán ser sancionados con el pago de una multa equivalente a un (1) salario mínimo del que impere en el sector público centralizado, cuando transiten en violación a las disposiciones siguientes:

1. Fuera de una intersección o paso de peatones o puente peatonal, si existiere, lo hará solo perpendicularmente y cederá el paso a todo vehículo que transite por dicha vía;

2. Por intersecciones, lo hará por el paso de peatones, o puente peatonal, si existiere. Si la intersección estuviere controlada por semáforos, cruzará únicamente con la luz verde o señal de “Cruce” a su favor;
3. Entre intersecciones consecutivas, cualquiera de las cuales estuviere controlada por semáforos, cruzará únicamente por los pasos de peatones marcados sobre el pavimento;
4. Cuando un agente de la DIGESETT dirija el tránsito en los cruces de vías públicas, el peatón deberá respetar sus señales y no podrá iniciar el cruce o bajar a la calzada hasta que el agente lo permita y cuando existan estructuras construidas para el paso de peatones o puentes peatonales, estos deberán utilizar las mismas.

Art. 219.- Disposiciones adicionales.- Toda persona que se sitúe en la calzada o zona de rodaje de una vía pública será sancionada con el pago de una multa equivalente a un (1) salario mínimo que impere en el sector público centralizado, cuando cometa la acción con el fin de:

1. Obtener el transporte en vehículos del servicio público;
2. Solicitar transporte o la custodia de vehículos de motor estacionados o a ser estacionados;
3. Hacer colectas de cualquier índole;
4. Distribuir propagandas de cualquier clase;
5. Vender u ofrecer para la venta productos, objetos o artículos de cualquier clase;
6. Acostarse o sentarse en el pavimento con cualquier fin;
7. Transitar por las aceras o vías con paquetes, muebles u otros objetos de tamaño superior al que se establezca por reglamento y que entorpezca la circulación de otros peatones.

Hemos transcrito estos dos artículos de la precitada ley a los fines de hacer notar que esas disposiciones son infringidas a diario por los peatones y en frente de las propias autoridades que vigilan su cumplimiento, pero, en el tema de estudio que nos ocupa, podemos además inferir, que no existe reseña alguna que promueva sanción penal para aquellos peatones que de forma temeraria, imprudente, negligente y omisiva incumplen las normas preestablecidas y causan accidentes de tránsito que producen resultados lesivos a otras personas y dañosos para el patrimonio; razón por la cual se hace necesaria una revisión de nuestra normativa legal que promueva y provea las sanciones penales a los peatones que actúen contrario a lo dispuesto por la norma, amén de que, uno de los fines principales de la sanción penal, es la prevención de los hechos lesivos.

Más allá, podemos colegir que del vacío jurídico en el aspecto de las sanciones penales al peatón, surgen dos efectos relevantes a tomar en consideración, siendo el primero de estos la “impunidad”, toda vez que bajo el velo del principio de legalidad que contempla nuestra Constitución Dominicana en el ordinal 7mo., del artículo 69, “nadie puede ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa”, pero ese mismo velo de legalidad establecido en el mismo texto legal, artículo 40, numeral 14 establece que: “Nadie es penalmente responsable por el hecho de otro”; en tal sentido, y bajo el principio de la igualdad, es menester que se establezcan disposiciones provistas de sanciones penales a los peatones que ocasionen accidentes de tránsito a fines de que el principio de legalidad se manifieste en el de la igualdad y cada quien asuma las consecuencias de sus ilícitos.

El segundo factor es el elevado índice de accidentes de tránsito atribuibles a los peatones en razón de que no se cuenta con un tipo penal sancionador que sirva de base para la prevención de las imprudencias que cometen a diario los peatones en las vías públicas, poniendo en riesgo la seguridad vial, la integridad física, la vida y el patrimonio de los demás que igualmente son portadores de derechos protegidos por el Estado.

La implementación de una normativa que sancione penalmente al peatón imprudente causante de accidentes de tránsito debe aplicarse tomando en consideración la capacitación en la educación vial a través de campañas educativas por parte del Estado y las instituciones que regulan el tránsito terrestre, teniendo presente que la educación

vial ha de generarse como parte esencial de la formación y educación ciudadana en el desarrollo de una cultura que valore y respete la propia vida y la de los demás. Esto sin restar meritos a que el establecimiento de la responsabilidad penal del peatón imprudente y causante de accidentes de tránsito constituye un proyecto de ley modificativo de la actual 63-17 o que formen parte integral el proyecto de Código Penal que cursa en el Senado de la República y de esta forma contar con una legislación menos dispersa, mas concreta y en consenso con las demás normativas que completan la legislación penal.

CONCLUSIÓN:

Al culminar la presente memoria final hemos podido constatar que desde la creación de la antigua Ley 241 de 1968, sobre Tránsito de Vehículos de Motor, hasta la promulgación de la nueva Ley 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, se encuentran insertadas, en los capítulos que versan sobre accidentes de tránsito, las responsabilidades tanto penales como civiles de los conductores y responsabilidades civiles de los peatones; empero, en el caso de los peatones, que ha sido el objeto de estudio, no se contemplan la responsabilidad penal del peatón y las sanciones como consecuencia jurídica de sus infracciones.

En la actualidad, el tránsito terrestre en la República Dominicana se encuentra colapsado por la amplia adquisición vehicular y la sobrepoblación peatonal que han provocado un índice desmesurado de infracciones que provocan accidentes de tránsito en todo el entorno nacional, tornandose la seguridad vial cada vez mas mermada.

A todas luces, en la población dominicana, hay un desconocimiento de las normas básicas del tránsito que operan en favor de la igualdad de derechos y la buena convivencia y tal desconocimiento se torna en un irrespeto a la norma y por ende, en un desvalor social, puesto que los accidentes de tránsito nos afectan a todos por igual, ya que y como afirma Hans Kelsen “el derecho de uno no es otra cosa que un reflejo de la obligación del otro”.

Es evidente que los vacios legales en lo referente a la responsabilidad penal del peatón que existen en la Ley que rige el tránsito terrestre, de alguna forma fomenta tal desconocimiento de la norma, puesto que el hecho de que no existen consecuencias jurídicas a las infracciones peatonales, indica a todas luces, que estos no constituyen una causa provocadora de accidentes y que por el contrario, son única y exclusivamente las víctimas resultantes de los mismos, lo cual es contradictorio con la realidad actual del tránsito en la República Dominicana.

Resulta pues imperativo, suplir esos vacios legales con la creación e instauración en la Ley, de la responsabilidad penal de los peatones con un regimen concreto, claro y

preciso de consecuencias juridico-penales para aquellos peatones que actúan con negligencia al desconocer la norma que por deber universal tienen que conocer, o lo que es igual, que producto de esa negligencia, actúen de forma imprudente desencadenando accidentes que produzcan resultados lesivos a los demás y terminen siendo beneficiados por la impunidad.

En ese orden de ideas, es de capital importancia además, que la actividad investigativa a cargo del Ministerio Público en la República Dominicana y en lo que respecta a los accidentes de tránsito, se inclinen por una investigación objetiva que persiga la verdad y nada mas que la verdad, de forma que quienes hayan de ser juzgados y sancionados por el sistema penal, sean los verdaderos responsables de los actos infraccionales o violatorios de la Ley, para lo cual resulta imprescindible la investigación de las víctimas peatonales a los fines de determinar su participación en un accidente de tránsito y de ser responsable, que no quede impune por su infracción ni se condene al inocente.

RECOMENDACIONES:

Luego de haber analizado y reflexionado acerca de la actividad peatonal en la República Dominicana y su incidencia en los accidentes de tránsito, así como la realidad actual y precariedad legislativa en lo referente a la responsabilidad penal del peatón en los accidentes de tránsito, hemos formulado las siguientes recomendaciones:

- Con respecto a la normativa legal, establecer el esquema sancionador de peatones, en el entendido de que, la modificación del esquema sancionador, mediante la revisión de multas y sanciones por comportamientos imprudentes de los peatones, va dirigido a detectar y sancionar las conductas de riesgo cónsono al aumento de la supervisión y control policial.
- Adecuación del marco normativo a fines de prever las conductas de riesgo específicas de los peatones tales cómo: la supervisión y control del comportamiento de los peatones, el respeto a la señal de semáforos; tránsito peatonal por lugares indebidos y sin precaución, así como la invasión de la calzada.

De la revisión de nuestras normativas legales, se puede colegir que entre las mismas no existen normas expresas que prevean la sanción penal para el peatón causante de un accidente de tránsito, consecuentemente, es de vital importancia que nuestros legisladores nos provean, en la mayor brevedad posible, de normativas que regulen la circulación peatonal, sancionando penalmente a quienes infrinjan esas normas. En ese tenor:

- Modificar la Ley 63-17 incluyendo la tipificación de la responsabilidad penal del peatón imprudente y negligente, y de esta manera lograr una igualdad en referencia a las penas frente a la dimensión del hecho ocurrido. En cada caso en concreto, debe establecerse sin discriminaciones ni arbitrariedades, el grado de responsabilidad tanto del peatón como del conductor, es decir, respetar el debido proceso y la igualdad.

- Fomentar la educación vial de los peatones desde el entorno escolar, realizando intervenciones dirigidas específicamente al entorno escolar a los fines de crear conciencia sobre los factores de riesgo más frecuentes como peatones en edades tempranas. Esto, obviamente no sería de forma exclusiva, habría que implementar la educación peatonal de la colectividad que no forma parte del sistema escolar para conseguir una mayor repercusión social, también se considera necesario involucrar a un sector amplio de la sociedad más allá del entorno escolar como autoridades, iglesias, organizaciones comunitarias, ongs, sector privado, entre otros. No obstante, la educación vial no termina en el colegio, sino que debe extenderse a etapas formativas posteriores del individuo. En ese sentido, no se deben olvidar aquellos centros educativos de nivel superior, que acogen gran cantidad de alumnos en pleno proceso formativo. Dada las características particulares de todos ellos, se deberán plantear actuaciones concretas.
- Difundir de manera continua por conducto de los medios de comunicación, campañas de capacitación para la población sobre seguridad vial, a fin de que conozcan sus derechos y deberes, al momento de ingresar o transitar por una vía.
- Controlar y penalizar la ocupación de comercios y estafetas de venta ambulante que permita a los peatones transitar libremente por las aceras, lo cual en nuestro país es casi imposible en muchas zonas de diferentes ciudades. Por ello se hace necesario proponer acciones encaminadas a reducir la ocupación de las aceras.

REFERENCIAS:

- **Beccaria, C.** (s.f.). De los Delitos y de las Penas.
- **Cáceres Ruiz, L.** (2013). La responsabilidad por Imprudencia en los Accidentes de Tráfico. Valencia: Tirant Lo Blanch.
- **Capitant, H.** (s.f). vocabulario Jurídico. Buenos Aires: Ediciones Depalma.
- **Constitución de la República Dominicana.** 26 de enero del 2010. G.O. 10561.
- **De Dios de Dios, M. A.** (2012). Culpa Exclusiva de la Víctima en los Accidentes de Circulación. Madrid: La Ley.
- **Dotel Matos, H. y González Canahuate, L. A.** (1991). Manual de Derecho Penal General y Procedimiento Penal con Notas Jurisprudenciales. República Dominicana: Editora Corripio C. por A.
- **Escuela Nacional de la Judicatura ENJ.** (2007). Teoría del Delito. República Dominicana.
- **Falcioni, M. B.** (s.f.). Imputabilidad. Buenos Aires – Argentina: Abeledo-Perrot S.A.E. e I.
- **Jakobs, G.** (1996). La Imputación Objetiva en el Derecho Penal. Buenos Aires: Editorial Ad-Hoc.
- **Kelsen, H.** (s.f.). Introducción a la Teoría Pura del Derecho.
- **López López, E. y Perdiguero Bautista, E.** (2011). Enciclopedia Penal. Madrid: La Ley.
- **Ley 63-17 de 2017.** De Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana. 21 de febrero de 2017.

- **Ley 76-02.** Código Procesal Penal Modificado por la Ley 10-15. 6 de febrero de 2015.
- **Ley 241.** De Tránsito de Vehículos de Motor. 3 de enero de 1968. G. O. 9068.
- **Muñoz Conde, F.** (1999). Teoría General del Delito. Santa Fé de Bogota – Colombia: Temis S.A.
- **Muñoz Conde, F.** (2010). Derecho Penal Parte General. Valencia: Tirant Lo Blanch.
- **Neuman, E.** (2001). Victimología: El Rol de la Víctima en los Delitos Convencionales y no Convencionales. Buenos Aires: Editorial Universidad.
- **Peña González, O. y Almanza Altamirano, F.** (2010). Teoría del Delito: Manual Práctico Para su Aplicación en la Teoría del Caso. Perú: Nomos y Thesis E.I.R.L.
- **Reinhard, F.** (2002). Sobre la Estructura del Concepto de Culpabilidad. Montevideo – Uruguay: B de F Ltda.

ANEXOS:

ASPECTOS GENERALES

En esta investigación sobre “Responsabilidad Penal del Peatón en los Accidentes de Tránsito”, nos proponemos demostrar que el peatón es una de las causas de accidentes en la República Dominicana, debido a que constituye un riesgo inherente al tránsito y que por ende, es pasible de responsabilidad penal en los casos de accidentes provocados por su imprudencia, negligencia, descuido e inobservancia de las normas; sin embargo, no son penalmente sancionados. Esto se debe a que nuestra legislación no contempla la responsabilidad penal del peatón, por lo cual, nos proponemos justificar la inclusión de la sanción penal del peatón en la Ley que rige en la materia, así como establecer los elementos que constituyen la infracción penal del peatón.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la actualidad, uno de los temas de mayor preocupación e importancia es lo referente a la seguridad vial. República Dominicana es uno de los países con mayor índice de accidentes de tránsito los que se han convertido en una de las grandes epidemias y en una de las principales causas de muerte, lo que deviene en dolor para las familias y elevados gastos para el Estado.

Es común escuchar constantemente a través de los medios de comunicación la ocurrencia de accidentes de tránsito en nuestras calles, avenidas y carreteras en los cuales, de forma automática se señalan como posibles responsables a los choferes, sin embargo, los transeúntes también son causantes de accidentes, pero escasa vez se hace mención de estos y su participación en la ocurrencia de un siniestro automovilístico, ya sea por consumo de alcohol, imprudencia, distracción o la inobservancia de las leyes del tránsito terrestre. Si bien es cierto que la conducción de un vehículo de motor resulta un riesgo para todo el que transita por la vía pública, no es menos cierto que el peatón es un riesgo inherente al tránsito, sin embargo, producto de la insuficiencia legislativa, doctrinal y especialmente de decisiones jurisprudenciales, no existe en nuestro país la sanción penal del peatón que un muchos de los accidentes de tránsito tienen participación activa y quedan impunes.

En esa línea de pensamientos, por medio de este trabajo de investigación pretendemos dar solución al problema así planteado y establecer la responsabilidad del peatón en los accidentes de tránsito en la República Dominicana.

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

Determinar la responsabilidad penal del Peatón como consecuencia de su participación como causal de accidentes de tránsito en la República Dominicana.

PREGUNTAS DE LA INVESTIGACIÓN

- 1.- ¿ Cuáles factores inciden en los accidentes de tránsito en la República Dominicana?
- 2.- ¿ Son siempre los choferes responsables de los accidentes de tránsito?
- 3.- ¿ Responsabilidad del peatón en los accidentes de tránsito en sus diferentes roles: víctima y victimario?
- 4.- ¿Cuál es el rol del Ministerio Público en la investigación de los accidentes de tránsito para establecer la responsabilidad de un peatón?
- 5.- ¿ Existe en la República Dominicana un programa de educación vial tanto para los choferes como para los peatones?

JUSTIFICACIÓN Y DELIMITACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Si acudimos al significado etimológico de lo que es un accidente de tránsito y separando cada término, tendríamos que: Accidente se define como suceso imprevisto que produce daños y Tránsito como acción de transitar, movimiento, paso o circulación por calles y carreteras.

De esta línea de pensamientos y por lógica se desprende que accidente de tránsito es un hecho que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables que se atribuyen a factores humanos, vehículos de motor, condiciones climatológicas y señalización, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y lesiones que provocan secuelas físicas y psicológicas, así como daños materiales de consideración.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre (INTRANT), La República Dominicana es un país muy castigado por los accidentes de tránsito que alcanza uno de los índices mas altos de fallecidos por dicha causa con valores que han llegado a sobrepasar el 85% de la media del continente americano. En este sentido y de acuerdo con datos recientes emitidos por la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT), los peatones suponen cerca del 20% de esas víctimas mortales de los accidentes de tránsito.

Partiendo de esa línea de información, se desprende que el peatón es uno de los factores que inciden en la ocurrencia de los accidentes de tránsito, empero, los órganos investigativos, en especial el Ministerio Público, para los fines de persecución de responsabilidad penal, solo se enfoca en los conductores de vehículos de motor, obviando en la mayoría de los casos, por no decir todos y parecer pesimistas, la participación del peatón, por lo que se hace necesaria una política del Estado, que permita la judicialización penal del peatón con el fin de liberar de dicha carga a conductores inocentes o de responsabilidad incierta cuando el accidente es provocado por un transeúnte que incumple con las normas del tránsito, lo que constituye un problema social, de salud y que afecta un bien jurídico protegido como es la vida; así como reducir las elevadas estadísticas de defunciones de este colectivo tan vulnerable en la República Dominicana.

APORTES DE LA INVESTIGACIÓN

En el entendido de que uno de los factores originarios de accidentes de tránsito es la falla humana, es decir, que tanto conductores como peatones influyen de manera directa en la ocurrencia de accidentes, por ello resulta importante que el trabajo de los organismos rectores del tránsito terrestre, así como los órganos investigativos y judicial cuenten con normativas que permitan imponer las sanciones correspondientes a los protagonistas de un accidente de tránsito, toda vez que, cuando sucede un accidente, por lo general existe una conducta culpable y por ende, punible.

En ese orden de ideas, a sabiendas que en la mayoría de los casos los peatones son victimizados y excluidos de responsabilidad penal, es nuestro interés establecer la sanción penal del peatón en los accidentes de tránsito que sean provocados por estos y definir las conductas que resulten punibles, precisando sus elementos constitutivos, de modo que puedan subsumirse en un tipo penal preestablecido; es decir, la creación de una nueva política del Estado que permita la aplicación de normas penales que sirvan de control para los peatones imprudentes y causantes de accidentes como consecuencia de la violación a las reglas que rigen el tránsito en República Dominicana.

MOTIVOS PARA REALIZAR LA INVESTIGACIÓN

Los accidentes de tránsito son acontecimientos propios de la elevada circulación vial y la era de la adquisición vehicular que es constante y dinámica, así como los nuevos conductores del día a día, lo cual representa una preocupación social por las estadísticas que muestran un elevado número de muertes, heridas y lesiones permanentes, las cuales en muchos de los casos son provocados por peatones imprudentes que irrespetan las leyes de tránsito y son causantes de pérdidas humanas y daños materiales de consideración, así como la afectación de los recursos económicos del Estado que dispone para el presupuesto de Salud Pública, elevadas sumas para procesos traumatológicos, además de los valores que se invierten en la construcción de infraestructuras destinadas al tránsito peatonal.

Es imprescindible dar a cada quien lo que le corresponde, sancionar a quien viola la ley y resarcir a las víctimas, pero en respeto del principio de igualdad ante la ley.

LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN

- Las condiciones actuales de pandemia, estado de emergencia, toque de queda y los protocolos de distanciamiento limitan las visitas a despachos judiciales y el traslado a otras ciudades a los fines de profundizar en la investigación.
- La carencia de doctrinas, jurisprudencias y disposiciones legales referentes al tema de investigación en República Dominicana.
- El tiempo para desarrollar la investigación.

OBJETIVOS

General:

- Establecer la participación del peatón en los accidentes de tránsito con la finalidad de determinar su responsabilidad penal y demostrar la insuficiencia legislativa para los casos de la especie.

Específicos:

- Identificar los elementos constitutivos de las faltas cometidas por los peatones que provocan accidentes de tránsito.
- Demostrar que el conductor no es la única causa de accidentes de tránsito y que el peatón es una de las causas principales de accidentes de tránsito.
- Determinar si la negligencia, inobservancia, imprudencia, falta del deber de cuidado y la distracción del peatón constituyen faltas penalmente perseguibles en el Ordenamiento Jurídico Dominicano.
- Enfocar la necesidad de implementar una normativa que permita el procesamiento de peatones que provoquen accidentes de tránsito en el que resulten personas muertas o heridas.

MARCO TEORICO

El tema central en que cimentamos nuestro análisis es “La Responsabilidad Penal del Peatón en los Accidentes de Tránsito en la República Dominicana”, en ese aspecto, nos sentimos en la obligación de definir algunos conceptos por separado, para luego entrelazarlos y así obtener una mayor comprensión de los planteamientos que haremos a lo largo de este trabajo.

Partiendo del análisis del artículo 4 del Código Penal Dominicano, el cual establece: ***“Las contravenciones, los delitos y los crímenes que se cometan, no podrán penarse, sino en virtud de una disposición de ley promulgada con anterioridad a su comisión”***, así como del ordinal 7mo., del artículo 69 de la Constitución de la República Dominicana, que dicta: ***“Ninguna persona podrá ser juzgada sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formalidades propias de cada juicio”***, podemos inferir que la Responsabilidad Penal es la consecuencia jurídica derivada de la comisión de un hecho antijurídico, previamente establecido por una ley penal, que genere, lesione o ponga en riesgo un bien jurídico protegido por ley, como es la vida, la integridad física, entre otros. Por lo general, la responsabilidad penal conlleva la imposición de una pena que puede consistir en la privación de la libertad, la privación de otros derechos o sanciones de carácter pecuniario.

El peatón, según la Real Academia de la Lengua Española, se define como persona que va a pie por una vía pública. En otra concepción, el Diccionario Panhispánico del Español Jurídico lo define como persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos aptos para la circulación.

El Vocabulario Jurídico de Henri Capitant establece que el término accidente proviene del latín *accidens*, que traducido a nuestro vocabulario quiere decir: que sucede fortuitamente; se define como hecho involuntario o acontecimiento fortuito que causa daño a una persona o cosa.

Por último, la Ley 63-17, sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, en su artículo 46, define tránsito terrestre como conjunto de actividades relacionadas al desplazamiento de personas, animales o vehículos, de un lugar a otro, mediante el uso de las vías terrestres.

De la unificación de los conceptos anteriores podemos colegir que, los accidentes de tránsito son hechos que ocurren en las vías y que están relacionados a los vehículos, las personas de a pie y las vías terrestres, que ocasionan daños tanto físicos como materiales y por ende, cuando sus causas están previamente tipificadas en una ley penal, generan responsabilidad.

Existen innumerables factores que inciden de forma directa en los accidentes de tránsito, dentro de los cuales podemos citar: las vías de circulación, los vehículos de motor, el medio ambiente, el factor humano y la inobservancia de las señales y normas que rigen el tránsito terrestre. De estos factores, el de mayor riesgo está asociado al factor humano que involucra tanto a conductores como a peatones y así lo confirma la Ley 63-17 sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, al establecer en su artículo 218, sanciones pecuniarias a los peatones que transiten por las vías violentando o inobservando las disposiciones legales. Es por esta razón y en el convencimiento de que la acción de conducir un vehículo de motor y sus consecuencias están debidamente delimitadas, preestablecidas y sancionadas por la ley, que nuestro trabajo de investigación tiene como idea central la responsabilidad penal del peatón, que aún no está regulada por la ley que rige en la materia, desconociendo su participación en los accidentes de tránsito.

En ese orden de ideas, cumpliendo con los procesos investigativos de la temática planteada, hemos realizado búsquedas en bancos de datos digitales, bibliotecas y librerías, encontrando dentro del escaso material, un trabajo referente a mi tema de investigación que ha servido de referencia.

- En el año 2013, Julio William Cordero Alborta realizó la tesis de grado para optar por el título de Licenciado en Derecho en la Universidad Mayor de San Andrés,

La Paz-Bolivia: **“La Responsabilidad Civil y Penal del Peatón en los Accidentes de Tránsito”**, en la cual enfoca el tema de la siguiente manera:

El autor hace un enfoque general en el que pretende hacer notar a la sociedad y al gobierno que: *“Los peatones también son responsables de los accidentes de tránsito y por ese hecho no son sancionados”*. Trata de poner de manifiesto que los peatones en muchos de los casos de accidentes de tránsito, tienen alguna participación y que por ello deben ser sancionados tanto civil como penalmente de acuerdo a su responsabilidad en el hecho.

En el aspecto doctrinal, tomaremos en cuenta obras importantes dentro de las cuales podemos citar: al Doctor en Derecho y Magistrado **“LUIS CACERES RUIZ”**, Valencia, año 2013, con la publicación de su obra: **“La Responsabilidad Por Imprudencia en los Accidentes de Tráfico”**, en la cual manifiesta:

“La imprudencia, que había tenido una presencia marginal en los sistemas penales, cobró una importancia significativa. Las muertes, lesiones y daños ocasionados en el tráfico vial no se pueden imputar casi nunca a dolo del conductor, pero sí a imprudencia con infracción de alguna norma de cuidado.”

La obra anteriormente citada, representa un aporte importante a nuestro tema de investigación, toda vez que nos proponemos demostrar que la imprudencia se manifiesta en la inobservancia de la norma y, si producto de esa imprudencia se ocasiona lesiones físicas, debe sancionarse penalmente.

MIGUEL ANGEL DE DIOS DE DIOS, Doctor en Derecho Civil por la Universidad de Salamanca, Oficial de la Policía Local y Profesor de la Escuela Regional de Policías Locales de Castilla y León, España, año 2012, con su obra: **“Culpa Exclusiva de la Víctima en los Accidentes de Circulación”**.

En esta obra, el autor plantea: *“La imprudencia de la víctima no puede crear, por sí misma, la prudencia del conductor.”*

Esta obra consituye un aporte de capital importancia a nuestro trabajo, sirviendo de soporte a nuestra teoría, de que en los accidentes de tránsito los peatónes tienden a ser victimizados y excluidos de responsabilidad penal.

MARCO FILOSOFICO

En la República Dominicana aún se desconoce un estudio serio sobre los accidentes de tránsito por causa de peatones imprudentes o de soluciones para controlar, evitar y disminuir eventos de esa naturaleza. La reciente publicación de la nueva ley 63-17, sobre Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, solo ha dedicado a este aspecto, dos artículos que no regulan de forma coherente con los tiempos, la actividad peatonal en la República Dominicana y con acentuada escasez, establece sanciones exclusivamente pecuniarias, a los peatones por inobservancia de las normas. En ese tenor, es nuestra intención la incorporación en la norma de disposiciones legales acordes con los tiempos y realidades actuales, que penalicen los accidentes de tránsito causados por imprudencia, negligencia e inobservancia de los peatones en la República Dominicana, con el fin de promover el respeto de las normas que rigen el tránsito, la educación vial y la disminución máxima de accidentes con víctimas letales.

TIPO DE ESTUDIO

Las técnicas que utilizaremos en apoyo del método de investigación elegido serán: el Método Deductivo, el Método Inductivo, Hipotético, estudio de documentos, observación, entre otros.

ESTRATEGIA METODOLOGICA Y ANALISIS

El método Analítico, que es el análisis que se realiza a partir de la relación que existe entre los elementos que conforman el objeto de investigación como un todo; y a su vez, la síntesis se produce sobre la base de los resultados previos del análisis ocupará la vía principal del estudio.

DISEÑO DE LA INVESTIGACION

Cualquier investigación realizada en el campo del conocimiento, debe tomar como punto de partida una vía o camino determinado que nos conducirá por el sendero de la reflexión y análisis, para arribar a señalamientos concretos y específicos de la investigación misma. En ese tenor hemos recurrido a la metodología de la investigación para seleccionar un método de apoyo y consulta periódica para la culminación de este proyecto.

La consulta bibliográfica, hemeroteca, así como la expresión plasmada en escrito de los autores mas connotados en la materia, serán parte del rubro de herramientas a considerar en la travesía de este humilde pero sustancioso proyecto, con miras a obtener la riqueza analítica que nos proponemos con la finalización de la investigación. La orientación adecuada de mi asesor temático y metodológico, sobre todo en esta etapa, serán también piezas claves para la recolección y procesamiento de los datos recabados por los métodos antes expresados, aunque como criterio de exclusión debemos señalar, que no pretendemos realizar una compilación de conceptos, sino mas bien, un aporte jurídico sobre lo plasmado en el problema.