

República de Colombia
Corte Suprema de Justicia
Sala de Casación Penal

Magistrado Ponente:
LUIS ANTONIO HERNÁNDEZ BARBOSA
SP1945-2019
Radicación: 50523

Aprobado Acta N. 144

Bogotá, D. C., doce (12) de junio de dos mil diecinueve (2019).

VISTOS

Emite la Sala sentencia de casación al haberse admitido la demanda promovida por la defensa de CARLOS ALBERTO RESTREPO GUZMÁN, contra el fallo del Tribunal Superior de Pereira que revocó la decisión absolutoria que por el delito de lesiones personales culposas profirió el Juzgado Primero Penal Municipal de la misma ciudad.

HECHOS

El 22 de abril de 2010, aproximadamente a las 22:50 horas, en la ciudad de Pereira-Risaralda, en la intersección de la carrera 8ª con calle 35 de esa capital, se presentó una colisión entre una camioneta Dimax conducida por Hernán

de Jesús Toro Gómez y la ambulancia guiada por el señor CARLOS ARTURO RESTREPO GUZMÁN, en cuyo interior se movilizaban como pasajeros Josué Jiménez Blandón –a quien se le dictaminó una incapacidad médico legal definitiva de 12 días, sin secuelas- y Sandra Milena Ossa Álvarez – a la cual se le otorgaron 20 días de incapacidad y como secuelas: (i) deformidad física que afecta el cuerpo de carácter permanente; (ii) perturbación funcional de miembro inferior izquierdo de carácter permanente; y (iii) perturbación funcional del órgano de la locomoción de carácter permanente-. Esta última venía trasladada desde el municipio de Apía-Risaralda a la ciudad de Pereira, con el fin de que se le realizara un procedimiento de cesárea, dada su predisposición a la preeclamsia, la cual requería atención en un centro con mayor capacidad.

La ambulancia conducida por el procesado CARLOS ALBERTO RESTREPO GUZMÁN, transitaba por el carril exclusivo del “Megabus”, a una velocidad de 50 a 60 km/h y con la luz de emergencia encendida. Por su parte, el conductor de la camioneta lo hacía a una velocidad de entre 10 y 15 km/h, e ingresó a la intersección luego de sobrepasar el semáforo que se encontraba en luz roja.

ANTECEDENTES PROCESALES RELEVANTES

1. La imputación se formuló contra el conductor de la ambulancia, CARLOS ALBERTO RESTREPO GUZMÁN, en audiencia de 8 de julio de 2014, en la que se le atribuyó el cargo de lesiones personales culposas que recayeron en



Sandra Milena Ossa Álvarez y José Jiménez Blandón, el cual rechazó.

2. El escrito de acusación se presentó el 15 de agosto siguiente, sin modificación en la calificación jurídica del delito y se formuló en audiencia de noviembre 7 de 2014, presidida por el Juez Primero Penal Municipal de Conocimiento de Pereira.

3. Dicha autoridad agotó la audiencia preparatoria –sesión de mayo 28 de 2015- y la de juicio oral –sesiones de 28 y 29 de marzo, 5 y 6 de julio de 2016-. En la última de las diligencias anunció que el fallo sería absolutorio, el cual profirió el 4 de agosto de 2016.

4. La decisión de primer grado fue impugnada por la Fiscalía y el representante de las víctimas. El Tribunal Superior de Pereira, mediante fallo del 1º de noviembre de 2016, revocó la absolución y condenó al acusado como autor del delito de lesiones personales culposas. Le impuso las penas de 11 meses y 18 días de prisión y multa de 6.93 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

5. Contra la anterior determinación, la defensa de CARLOS ALBERTO RESTREPO GUZMÁN, interpuso el recurso extraordinario de casación.

LA DEMANDA

La defensa invoca la causal primera de casación, en orden a alegar la violación directa de la norma sustancial por la indebida aplicación e interpretación errónea de los artículos 2º, 6º y 74 del Código Nacional de Tránsito, así como la exclusión de los artículos 106, 111 y 118 ibíd.

El abogado transcribe el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito, para indicar que la responsabilidad culposa se atribuyó por el hecho de que RESTREPO GUZMÁN condujo la ambulancia por el carril especial del "Megabus", a una velocidad entre 50 y 60 km/h y sin las correspondientes señales sonoras.

La norma en mención se refiere a que, al aproximarse a una intersección, la velocidad debe reducirse a 30 km/h, precepto que, para el Tribunal, fue desconocido por el procesado, ya que, de acuerdo con la prueba técnica, se moviliza a una velocidad muy superior -50 a 60 km/h-.

En criterio del censor, la norma se debe interpretar en el sentido de que dicha restricción aplica para vehículos particulares, más no para los de carácter especial, como ocurre con las ambulancias. En ese orden, imponer esa prohibición a conductores de rodantes de esta naturaleza, implica un error de derecho.

La defensa estima que los vehículos especiales pueden superar los límites de velocidad fijados para la generalidad de los automotores, pues no de otra forma pueden cumplir la labor de asistencia que les corresponde.

Pasa a referirse al análisis del Tribunal frente al artículo 2° del estatuto de tránsito, que permite a las ambulancias transitar a velocidades que sobrepasan el límite permitido, con el objeto de movilizar personas con afecciones de salud, para indicar el recurrente que fue equivocadamente interpretado, en la medida en que la norma en cuestión no está fijando un límite de velocidad para estos automotores. Por tal motivo, el sentenciador no podía aludir a esa norma para concluir que el procesado superó el riesgo permitido al sobrepasar la velocidad. Para el censor el precepto contempla la permisión de incrementar la velocidad sin establecer topes máximos.

Aborda el artículo 64 del Código Nacional de Tránsito, que impone a los conductores la cesión de paso en la vía a vehículos de emergencia cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible. El recurrente indica que frente a esa norma el Tribunal sostuvo que de todas maneras surgía la obligación de reducir la velocidad y constatar que los otros automotores, efectivamente han cedido el paso, pues así expresamente lo señala la norma en cuestión; igualmente que el Tribunal indicó que la ambulancia debió tener activadas las señales



auditivas y sonoras para advertir de su marcha a los demás conductores y no solamente las luces encendidas.

En su criterio el precepto en cita fue aplicado indebidamente, ya que de la lectura de la norma no se extrae la obligación de tener encendidas, tanto la sirena como las luces, pues el deber es el de activar alguno de los dos mecanismos, como en efecto lo hizo el procesado al movilizarse con las luces de emergencia durante todo el recorrido.

El censor pasa a referirse al artículo 111 del reseñado código, que regula la prelación de señales, en su orden, las emitidas por los agentes de tránsito, las transitorias, los semáforos, las señales verticales y las horizontales o las demarcadas sobre la vía. Considera que el *ad quem* excluyó este precepto, pues al estar probado que el semáforo alumbraba la luz verde para el conductor de la ambulancia, se ratifica que se podía movilizar por el carril del "Megabus" y a alta velocidad, motivo por el que no se puede achacar al acusado la infracción al deber objetivo de cuidado.

Por último, el recurrente alude al artículo 118 del Código Nacional del Tránsito para indicar que fue inaplicado, toda vez que el significado de la señal verde del semáforo, es el de vía libre, es decir, el acusado podía transitar sin ninguna restricción y sin tener que disminuir la velocidad. La obligación de disminuir la marcha, agrega el defensor,



surge cuando en la intersección no existe semáforo, además de que solo rige para vehículos particulares.

La solicitud común a los tres reparos, es que se case la sentencia del Tribunal Superior de Pereira para que se emita un fallo absolutorio.

AUDIENCIA DE SUSTENTACIÓN

Defensa-Recurrente

El apoderado de CARLOS ALBERTO RESTREPO GUZMÁN, reiteró los argumentos expuestos en la demanda de casación.

Fiscalía

El delegado del ente acusador, inició su intervención rememorando los conceptos de culpa grave, leve y levísima, propios del derecho civil, para indicar que fue la última de estas figuras la que aplicó el Tribunal para condenar al procesado, pues la responsabilidad se soportó en el incumplimiento de normas de tránsito en el ejercicio de una actividad peligrosa, con base en un criterio meramente objetivo.

A partir de las circunstancias consideradas por el fallador como trasgresoras de las normas de tránsito vehicular, a saber, transitar por el carril del "Megabus", no

reducir la velocidad a 30 km/h al aproximarse a la intersección y no utilizar la señal sonora (sirena), el fiscal formula el interrogante acerca de si esas eventualidades, comportan una infracción al deber objetivo de cuidado.

Precisó que no existe normatividad expresa que regule el tránsito de vehículos de emergencia, aparte de los artículos 2º y 64 del Código Nacional de Tránsito y, bajo tales preceptos, concluye que el exceso de velocidad no puede ser el argumento para atribuir a RESTREPO GUZMÁN la infracción al deber objetivo de cuidado.

Agregó que la norma no impone a las ambulancias la utilización de los mecanismos sonoros junto con los auditivos, puesto que se otorga la opción de implementar cualquiera de los dos, contrario a como lo interpretó el fallador de segundo grado.

Para la Fiscalía, el reproche en torno a que el acusado debió disminuir la velocidad a pesar de que el semáforo se encontraba en luz verde, se funda en el criterio de culpa levisima y en una incorrecta evocación a la regla de la experiencia que construye el *ad quem*. Además, porque aun si RESTREPO GUZMÁN hubiera disminuido la marcha, de todas formas, el resultado se habría producido y necesariamente se tendría que acudir a una causa anterior.

Evocó el principio de confianza para respaldar la acción del acusado, a menos que se hubiera demostrado que



concurrían razones fundadas para desconfiar de la actividad de los otros actores viales.

Aludió al deber de compensación recíproca de conductas ajenas, toda vez que aceptando que el procesado excedió la velocidad permitida, de todas maneras contaba con la posibilidad de esperar a que el otro conductor involucrado en el accidente, compensara esa conducta defectuosa propia, ya que la norma establece que a los vehículos de emergencia se les debe ceder el paso.

Indica que las conductas excesivamente imprudentes no tienen que ser compensadas por la generalidad, sino por su autor, y en este caso, la acción que reúne esa condición fue la del conductor de la camioneta que colisionó con la ambulancia, pues su conductor irrespetó la luz roja que lo obligaba a detenerse por completo antes de la intersección en la que impactaron ambos vehículos.

Para el Fiscal Delegado, al conductor de la ambulancia no se le podía exigir la previsión de la infracción a normas de tránsito por parte de un tercero, motivo por el que no se le puede achacar la infracción al deber objetivo de cuidado.

Añadió que los argumentos del Tribunal son acordes con el sistema de responsabilidad civil, porque su fin es resarcitorio y se deriva del mero ejercicio de una actividad peligrosa.

En los anteriores términos, el representante de la Fiscalía, solicitó que se case la sentencia y se deje en firme el fallo absolutorio de primer grado.

Representante de víctimas

Inició su intervención corrigiendo a la defensa respecto de la fecha de ocurrencia del hecho, indicando que aconteció el 22 de abril de 2010 y no en octubre.

Enseguida hace un recuento del proceso desde que se emitió fallo de primer grado, para luego adherirse a los señalamientos del fiscal acerca de que la responsabilidad fue objetiva, ya que no fue *«amañada, ni errónea, sino basada en las pruebas debatidas»*.

Sostuvo que el recurso propuesto por la defensa no está llamado a prosperar, ya que el Tribunal acertó al revocar el fallo de primera instancia, toda vez que el juez municipal no valoró las pruebas y dejó *«desamparadas»* a las víctimas, quienes sufrieron secuelas considerables, aunado a que se trata de personas de escasos recursos económicos.

Señaló que los cargos propuestos no se ajustan a alguna de las causales de casación, como tampoco, a una incorrecta valoración de las pruebas.

Precisó que con independencia de que no se hubiera logrado establecer cuál de los dos vehículos superó la señal



en rojo del semáforo, el procesado tiene *una responsabilidad objetiva*», ya que desconoció el protocolo existente, frente al que aclaró, no es cierto que sea posterior a los hechos como lo afirmó la defensa, pues lo que sucedió es que se aportó al juicio con posterioridad a los mismos.

Frente al desconocimiento del citado protocolo, consideró que el acusado no estaba facultado para movilizarse por el carril del “Megabus”, ya que la paciente no estaba en inminente riesgo, pues simplemente sufría una complicación propia del embarazo que permitía al procesado ajustar su conducta a todas las normas necesarias para evitar un accidente.

La petición de la apoderada de víctimas es la de *«no casar la solicitud de la defensa, pero sí casar la decisión otorgada por el Tribunal de Pereira»*.

Ministerio Público

La delegada de la Procuraduría consideró que el fallo no debe casarse, en la medida en que se configura una violación conjunta del deber objetivo de cuidado por parte del conductor de la ambulancia, como a cargo de quien comandaba la camioneta.

En su criterio, el resultado corresponde a una concurrencia de culpas. Frente al procesado, porque surgen diferentes factores que incrementaron el riesgo, los cuales

tuvieron que ver con la alta velocidad en la que se movilizaba la ambulancia (50 km/h-), en un carril de uso exclusivo, la señal sonora estaba apagada y no se respetó la velocidad que correspondía al aproximarse a una intersección, por lo que resulta poco relevante la acción del otro conductor que apenas alcanzó los 15km/h.

A partir del artículo 2º del Código Nacional de Tránsito, concluye la Procuradora que el procesado tenía la obligación de transitar con la señal sonora.

En sustento de su exposición cita las decisiones de casación 42000 de 2012 y 44886 de 2015.

CONSIDERACIONES DE LA CORTE:

La cuestión que en esta ocasión corresponde resolver a la Sala es si se puede imputar objetivamente el resultado a la conducta de CARLOS ALBERTO RESTREPO GUZMÁN.

A partir de una realidad fáctica que no se discute en la demanda, el Tribunal fundó el fallo de responsabilidad en la concurrencia de culpas de los dos actores del accidente vial. Es así que como hechos probados el *ad quem* declaró que el conductor de la camioneta Chevrolet Dimax, Hernán de Jesús Toro, omitió detenerse ante la luz roja que indicaba el semáforo instalado antes de la intersección vial, por lo que



mantuvo su marcha a una velocidad aproximada de 15 km/h.

Igualmente que el conductor de la ambulancia, CARLOS ALBERTO RESTREPO GUZMÁN, transitaba por el carril exclusivo del "Megabus", a una velocidad de 50 a 60 km/h, solo con la luz de emergencia encendida y que ingresó a la intersección a esa velocidad, cuando la luz del semáforo estaba en verde para él.

El juez de segundo grado sostuvo que la infracción al deber objetivo de cuidado estuvo a cargo del aquí procesado al considerar que todo vehículo, al aproximarse a una intersección, debe disminuir la marcha a 30 km/h; también en el hecho de transitar por el carril del "Megabus" y no utilizar la señal sonora (sirena).

A esta conclusión arribó luego de interpretar el contenido de los artículos 2º, 64 y 74 del Código Nacional de Tránsito y las pautas establecidas en el «Protocolo Municipal para ambulancias del carril exclusivo», fijadas por la empresa "Megabus S.A", la entidad de tránsito territorial y la secretaria de salud de Pereira, cuyo texto es como sigue:

Código Nacional de tránsito:

«ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

Vehículo de emergencia: Vehículo automotor debidamente identificado e iluminado, autorizado para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas con objeto de movilizar personas afectadas en salud, prevenir o atender desastres o calamidades, o actividades policiales, debidamente registrado como tal con las normas y características que exige la actividad para la cual se matricule».

«ARTÍCULO 54. CESIÓN DE PASO EN LA VÍA A VEHÍCULOS DE EMERGENCIA. Todo conductor debe ceder el paso a los vehículos de ambulancias, cuerpo de bomberos, vehículos de socorro o emergencia y de la policía o ejército orillándose al costado derecho de la calzada o carril y deteniendo el movimiento del vehículo, cuando anuncien su presencia por medio de luces, sirenas, campanas o cualquier señal óptica o audible. En todo caso los vehículos de emergencia deben reducir la velocidad y constatar que les han cedido el derecho de paso al cruzar una intersección.»

«ARTÍCULO 54. REDUCCIÓN DE VELOCIDAD. Los conductores deben reducir la velocidad a treinta (30) kilómetros por hora en los siguientes casos:

(...)

En proximidad a una intersección».

Protocolo para ambulancias del carril exclusivo:

«3.1 SEÑALES A UTILIZAR EN FUNCION DEL TIPO DE MOVILIZACIÓN DE UNA AMBULANCIA

(...)

Una ambulancia TAB o TAM en MOVILIZACIÓN NO PRIORITARIA está facultada para:

- a. Utilizar sólo señales visuales (luces de emergencia, balizas) en el desplazamiento.*
- b. No podrá utilizar las velocidades autorizadas para los vehículos de emergencia.*
- c. No podrá utilizar los carriles exclusivos de Megabus.»*

«PROCEDIMIENTO DE NOTIFICACION Y USO DEL CARRIL MEGABUS

Si por la necesidad estricta por tratarse de casos de real emergencia donde se tenga en riesgo la integridad física o la vida de las personas (movilización prioritaria), deba hacerse uso de los carriles exclusivos del sistema de transporte masivo de la ciudad Megabus, se procederá de la siguiente manera:

- 1. Solicitar la autorización y/o informar el acceso al CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES DE MEGABUS»*



En criterio del Tribunal, el desconocimiento de estas normas por parte del acusado, configura la infracción al deber objetivo de cuidado, como presupuesto de la imputación jurídica del resultado, examen en el que debe tenerse en cuenta la acción del conductor del otro vehículo que irrespetó la norma de tránsito que le imponía detenerse ante la luz roja del semáforo.

La Corte abordará el juicio de imputación desde la teoría de la creación del riesgo jurídicamente desaprobado o el incremento del riesgo permitido, pues como recientemente lo indicó la Sala:

«En los últimos tiempos, dentro de la teoría de la imputación objetiva, se ha venido proponiendo la sustitución del elemento de la infracción del deber objetivo de cuidado por la idea de creación de un riesgo jurídicamente desaprobado, en un intento por superar la atribución del resultado por la mera comprobación de su relación causal con la acción y la omisión, por lo que el juicio de valor se concreta sobre dos momentos diferentes: la creación de un riesgo desaprobado por el ordenamiento jurídico y la realización de dicho riesgo en el resultado. Por lo tanto, resulta importante subrayar que dicho riesgo no existe, en una perspectiva ex ante, cuando es permitido por el ordenamiento jurídico».¹

En ese orden, el problema a resolver radica en establecer si la acción del acusado es típica del delito de lesiones personales culposas, para lo cual es necesario

¹ CSJ, SP. Nov. 7 de 2018, rad. 48801.

determinar si RESTREPO GUZMÁN generó una puesta en riesgo jurídicamente desaprobada al bien jurídico de la integridad personal y, si ese riesgo prohibido, se materializó en el resultado o si obedió el peligro permitido.

Ese examen implica, el análisis de la interpretación de las normas que establecen las pautas que deben seguir los conductores de vehículos de emergencia, como es el caso de las ambulancias.

Del artículo segundo del Código Nacional del Tránsito, sin mayor dificultad se extrae que esa clase de vehículos pueden superar los límites de velocidad establecidos por la norma de tránsito, dada la naturaleza de la función que les corresponde cumplir para responder a situaciones de urgencia en las que está de por medio la salud y la vida de las personas.

En esa medida, ninguna situación de riesgo desaprobado generó la acción del acusado al movilizarse a una velocidad cercana a los 60 km/h, pues esa acción le era autorizada y se trataba de un riesgo permitido, el cual excluye la imputación del daño.

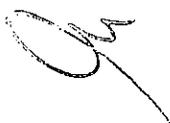
Aquí corresponde aclarar que la generación del peligro prohibido, el Tribunal la hizo recaer en el exceso de velocidad del conductor de la ambulancia bajo una interpretación en absoluto errada del artículo 74 del Código Nacional del Tránsito, ya que impuso como regla, que incluso

en las intersecciones controladas por un semáforo, todos los vehículos deben disminuir su marcha a 30 km/h.

Uno de los elementos a considerar cuando se trata de imputar jurídicamente el resultado es el fin de protección de la norma. Según este criterio, la norma fundamentadora de la responsabilidad no tiende a la protección general de todos los daños imaginables, sino solo aquellos que se producen del modo en que la norma pretendía evitar que sucedan. De acuerdo con esta visión, el resultado solo podría imputársele a la acción, si fuese el producto de la infracción del deber objetivo de cuidado descrito en la regla del código de tránsito, una prohibición que se dirige al común de los ciudadanos que conducen un vehículo, más no a los conductores de ambulancias que prestan el servicio de urgencia.

En efecto, si bien el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito determina que los conductores deben reducir la velocidad a 30 kilómetros por hora en las proximidades a una intersección, una interpretación sistemática de ese artículo, con el 64 del mismo estatuto, lleva a la conclusión de que esta regla cede ante la prevista en el artículo 64 indicado, según la cual, todo conductor debe ceder el paso a vehículos de ambulancia.

Por lo mismo, el imputado no creó un riesgo jurídicamente desaprobado, así causalmente haya contribuido al resultado.



En situaciones como esas, la verdadera creación del riesgo desaprobado surge para el conductor que hace caso omiso de la señal que le muestra el semáforo, pues los demás conductores ejercen su actividad confiados en que los otros actores acatarán la norma de tránsito. Esa confianza se refuerza para los conductores de vehículos de emergencia, en la medida en que la norma de tránsito les otorga prelación en la vía, lo que implica el deber para los demás actores del tráfico de cederles el paso, como así lo indica el artículo 64 del Código Nacional de Tránsito, citado páginas atrás.

En tal medida, el fallador de segundo grado, bajo una incorrecta interpretación del artículo 74 del Código Nacional de Tránsito, atribuyó la generación de un riesgo normativamente prohibido al acusado, al entender que debió reducir la marcha a 30 km/h, circunstancia de la que derivó la imputación del resultado típico a la acción de CARLOS ALBERTO RESTREPO GUZMÁN.

En criterio de la Sala, la conducta del procesado al emprender la marcha a la velocidad indicada en la prueba forense -55 a 60 km/h-, la cual no se discute, comporta un riesgo jurídicamente permitido, puesto que el ordenamiento autoriza a los vehículos de emergencia rebasar los límites de velocidad.

En similar error incurre el *ad quem* al interpretar el artículo 2º de Código Nacional de Tránsito, pues del texto de la norma deduce que en cualquier situación los vehículos

tipo ambulancia, tienen que transitar con las señales visuales y sonoras, pese a que claramente el precepto solo hace exigible una de ellas, al indicar que los conductores de automotores de emergencia deben anunciar su presencia a través de «cualquier señal óptica o audible». Es así que, al no utilizar el mecanismo sonoro, únicamente el visual, el Tribunal atribuye al procesado otra infracción a la norma para endilgarle la producción del resultado.

En una nueva infracción en la aplicación del derecho el *ad quem* sustenta la imputación objetiva del resultado a la conducta de RESTREPO GUZMÁN, además, en el hecho de que se movilizaba por el carril exclusivo del “Megabus”, ya que incumplió las exigencias reguladas por la empresa prestadora del servicio de transporte público, por ejemplo, que se tratara de un paciente que requiriera atención urgente y que previamente hubiera solicitado autorización a la compañía.

Lo primero que le corresponde precisar a la Corte en torno a la aplicación de estos requisitos con alcance normativo en la ciudad de Pereira, es delimitar su aplicación en el tiempo, en la medida en que es un aspecto debatido en la demanda y abordado por el fallador de segunda instancia.

En efecto, para el Tribunal existía la prohibición para la ambulancia de movilizarse por el carril exclusivo del “Megabus”. Tal imperativo lo fundó en el *Protocolo municipal para la regulación del servicio de atención pre hospitalaria en*

caso de urgencias, emergencias o desastres por parte del sector salud y para la circulación- despacho de ambulancias en el municipio de Pereira», pero no tuvo en cuenta los antecedentes que dieron lugar a su implementación y, por ende, el momento a partir del cual configuraron una regla de comportamiento obligatoria para los conductores de vehículos de emergencia.

Según se extrae del texto del mencionado protocolo, esa reglamentación surgió a raíz de un accidente de tránsito ocurrido el 8 de noviembre de 2010, en el que se vieron involucrados un vehículo de “Megabus” y una ambulancia².

En esa medida es claro que la norma entró a regir con posterioridad al hecho atribuido a CARLOS ALBERTO RESTREPO GUZMÁN que data de abril 22 de 2010, razón suficiente por la que los deberes allí consignados y cuyo incumplimiento le enrostra el Tribunal como sustento de la tipicidad objetiva de su acción, no le eran exigibles.

² En oficio dirigido a la Secretaria de Salud y Seguridad Social de Pereira, la empresa Megabus S.A, indicó que «La constante violación de las normas de tránsito por ambulancias es un riesgo que tarde o temprano producirá paradójicamente accidentes con vehículos que supuestamente son competentes para la atención de los mismos. El día 8 de noviembre de 2010 a las 19.05 la ambulancia afiliada a la empresa Peazeta, invadió la estación de transferencia a gran velocidad. La exagerada velocidad de desplazamiento que llevaba causó una colisión con un Bus articulado...Por las consideraciones anteriores solicitamos respetuosamente que se den instrucciones a los conductores de ambulancias para que se respeten los carriles exclusivos del sistema de transporte masivo y que su uso sea según lo establecido para casos de real emergencia donde la vida de las personas sea la prioridad... » Evidencia número 1º Fl. 63 y siguientes de la carpeta uno.

Para el momento de ocurrencia del hecho, no existía norma que restringiera el tránsito de vehículos de emergencia por el carril exclusivo del "Megabus", motivo por el que el acusado no dio lugar a un riesgo normativamente desaprobado que se concretara en el resultado.

Por el contrario, la acción que creó el riesgo que se concretó en el resultado, pertenece a quien comandaba el rodante que hizo caso omiso a la luz roja del semáforo, pues la normatividad prohíbe continuar la marcha ante esta señal que impone detenerse. Es por ello que no se puede acudir a la concurrencia de culpas y atribuir el resultado a los dos actores viales involucrados en el accidente como se expuso en el fallo y como lo indicó la Procuraduría en la audiencia de sustentación del recurso extraordinario.

Es más, de aceptarse la prohibición para utilizar el carril exclusivo, de todas formas, esa hipotética situación de peligro reprochado, no fue la que se concretó en el resultado, habida cuenta que fue el actuar de un tercero el generador del riesgo que ocasionó la colisión, sin que en dicha actuación tuviera incidencia que el acusado transitara por el carril ordinario o por el exclusivo.

Para la Sala es claro que la acción riesgosa desaprobada por el ordenamiento jurídico la constituye la conducta de Hernán de Jesús Toro Gómez, al desconocer la norma de tránsito que lo obligaba a detenerse, no solo ante la luz roja del semáforo, sino porque la ambulancia tenía

prioridad en la vía, anunciaba su marcha a través de la señal visual y por ello Toro Gómez debía cederle el paso³.

No se logra predicar la misma conclusión respecto del comportamiento de CARLOS ALBERTO RESTREPO GUZMÁN, pues como se expuso en precedencia, las acciones que el juez de segunda instancia le reprocha no infringieron las pautas de conducta propias de la conducción de vehículos automotores de emergencia y, en ese orden, no creó un riesgo normativamente desaprobado, presupuesto necesario para la imputación objetiva del resultado a la acción de determinado sujeto.

Al respecto oportuno es recordar que tal juicio de atribución *«solo cumple el tipo objetivo cuando el comportamiento del autor haya creado un riesgo no permitido para el objeto de la acción (1) cuando el riesgo se haya realizado en el resultado concreto (2) y cuando el resultado se encuentre dentro del alcance el tipo»*⁴.

Cuando el Tribunal hizo una incorrecta interpretación de las normas que en su criterio fueron infringidas por RESTREPO GUZMÁN, pretendió agotar el primer elemento para imputar el resultado a la acción de éste, ya que cada supuesta infracción a la norma de tránsito la equiparó a situaciones de generación de riesgos prohibidos.

³ Habría lugar a que el ejercicio de la acción penal se adelantara contra este ciudadano, si no fuera porque la misma se encuentra prescrita, tal y como lo sostuvo el Tribunal en su fallo.

⁴ ROXIN, Chengchi Law Review 59 (1994), pp.221. Tomado de CANCIO MELIA, Conducta de la víctima e imputación objetiva en Derecho Penal, pp. 57. J.M. Bosch Editor. 1998



De haberse hecho una adecuada comprensión de las normas analizadas en el fallo de condena, la conclusión habría sido que la actividad del acusado en su rol de conductor de ambulancia, la ejerció dentro de los límites del riesgo permitido inherente a la conducción de vehículos de emergencia.

El Tribunal confunde estas acciones riesgosas, concretamente, movilizarse a determinada velocidad –entre 50 y 60 km/h-, hacerlo por el carril destinado al transporte masivo de pasajeros y sin el uso de la sirena, como conductas prohibidas (normativamente desaprobadas), que ocasionan riesgos reprobables. Sin embargo, dado el errado entendimiento de las normas de tránsito citadas en la sentencia, pasa por alto que la acción del procesado a pesar de que es peligrosa, es jurídicamente aceptada por razón de la función que se asigna a los vehículos de emergencia en salvaguarda de bienes jurídicos de primer orden.

Es por lo anterior que para la Corte, el resultado típico no es imputable a la conducta de CARLOS ALBERTO RESTREPO GUZMÁN, porque no es cierto que hubiera dejado de observar las normas de cuidado previamente establecidas para la minimización del riesgo y que hubiera creado un peligro desaprobado por los mandatos regulatorios del tráfico vehicular. Por tal motivo, no puede ser responsable del delito culposo de lesiones personales.

En esa medida, la Corte no puede acoger los planteamientos de la representante de víctimas, ya que acude a argumentos probatorios contrarios a la valoración acogida por el Tribunal, cuando indica que no se logró establecer cuál de los dos conductores hizo caso omiso del semáforo, puesto que el fallador declaró que había sido el conductor de la camioneta⁵.

Además, incurre en una confusión evidente en torno al concepto de responsabilidad objetiva cuando lo asocia con uno de los criterios que rigen la apreciación probatoria y el ejercicio de la actividad judicial (imparcialidad), y no con el principio de culpabilidad consagrado en el artículo 12 del Código Penal.

Ahora, frente a los argumentos expuestos por la delegada del Ministerio Público, los mismos ya fueron abordados por la Sala al descartar la hipótesis de la creación conjunta del riesgo jurídicamente desaprobado, pues como se concluyó, esta acción no es imputable al aquí procesado.

Adicionalmente, pese a que la representante de la Procuraduría busca soportar su exposición en dos decisiones de la Corte que resolvieron casos de delitos culposos cometidos en ejercicio de la conducción de vehículos

⁵ Así se consignó expresamente en la sentencia recurrida: «Tal declarante para la Sala, como así lo fue para el a quo, es claro, contundente, sus manifestaciones son lógicas y guardan coherencia con lo dicho por el chofer de la ambulancia y uno de los afectados, en tanto expresaron que el semáforo de la carrera 8ª por la cual se movilizaba, se encontraba en verde; y ello amerita señalar, contrario sensu, que aquel ubicado a la altura de la calle 35 por donde transitaban el señor Hernán de Jesús en la camioneta, se encontraba en rojo» Página 17 sentencia de segunda instancia.

automotores, no precisa cuál es la afinidad fáctica o jurídica entre los casos estudiados en esos pronunciamientos con el que examina la Sala o cuál fue la regla fijada en aquellos que resulte aplicable a este asunto.

De acuerdo con lo expuesto, concluye la Corte que se configura la violación directa de la norma sustancial por interpretación errónea de las reglas de tránsito, motivo por el que el cargo postulado en la demanda prospera. Así las cosas, se casará la sentencia condenatoria de segunda instancia para dejar en firme el fallo absolutorio de primer grado proferido a favor de CARLOS ARTURO RESTREPO GUZMÁN.

En mérito de lo expuesto, la **CORTE SUPREMA DE JUSTICIA, SALA DE CASACIÓN PENAL**, administrando justicia en nombre de la República de Colombia y por autoridad de la Ley,

RESUELVE

PRIMERO: CASAR la sentencia condenatoria de 1º de noviembre de 2016, proferida por el Tribunal Superior de Pereira contra CARLOS ALBERTO RESTREPO GUZMÁN. Se confirma, en consecuencia, la sentencia absolutoria emitida por el juez de primera instancia.

SEGUNDO: Contra esta decisión no procede ningún recurso.

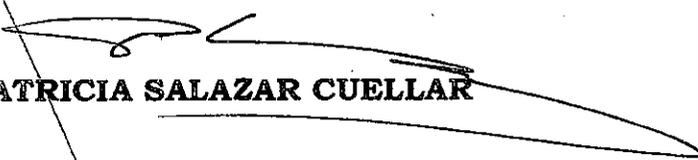
Comuníquese y cúmplase,


EYDER PATIÑO CABRERA


JOSÉ FRANCISCO ACUÑA VIZCAYA


EUGENIO FERNÁNDEZ CARLIER


LUIS ANTONIO HERNÁNDEZ BARBOSA


PATRICIA SALAZAR CUELLAR


LUIS GUILLERMO SALAZAR OTERO

NUBIA YOLANDA NOVA GARCÍA

Secretaria