

SOSSA MONTOYA, MARÍA SIMONÉ, “Fin de protección de la norma: ¿criterio válido de imputación objetiva del resultado?” Comentario a la sentencia de la Corte Suprema de Justicia del 12 de junio de 2019, radicado 50.523, M.P. Luis Antonio Hernández Barbosa”, *Nuevo Foro Penal*, 94 (2020).

Fin de protección de la norma: ¿criterio válido de imputación objetiva del resultado? Comentario a la sentencia de la Corte Suprema de Justicia del 12 de junio de 2019, radicado 50.523, M.P. Luis Antonio Hernández Barbosa¹
Rule standards protection: objective imputation of the result? Comments on the sentence by the Supreme Court of Justice of June 12, 2019, (50.523)

MARÍA SIMONÉ SOSSA MONTOYA²

1. Hechos jurídicamente relevantes

En la intersección de la carrera 8ª con la calle 35 de la ciudad de Pereira, el 22 de abril de 2010, se presentó una colisión entre una camioneta Dimax y una ambulancia que transportaba a una paciente en estado de embarazo. La camioneta sobrepasó la luz roja del semáforo y transitaba a una velocidad de 15 km/h aproximadamente. El conductor de la ambulancia transitaba por el carril exclusivo de Megabús a una velocidad de 50 a 60 km/h con la señal óptica de emergencia activa. Como consecuencia del accidente, la paciente sufrió lesiones consistentes en deformidad física y perturbación funcional de carácter permanente. Por otro lado, al copiloto de ambulancia se le concedió una incapacidad médico legal de 12 días.

1 Producto derivado de la investigación “Corrupción, democracia y sistema penal. Problemas de atribución de la responsabilidad penal en los delitos asociados a la corrupción pública y privada”, financiada por la Universidad Eafit Medellín, Colombia, Código 956 – 000008.

2 Estudiante de la Maestría en Derecho Penal de la Universidad EAFIT, Medellín – Colombia. Contacto: mssossam@eafit.edu.co.

2. Aspectos de relevancia procesal

La Fiscalía acusa al conductor de la ambulancia debido a las lesiones sufridas por los pasajeros. Sin embargo, el Juzgado Primero Penal Municipal de Conocimiento de Pereira emite fallo de carácter absolutorio, al considerar que la colisión se produjo por el actuar imprudente del conductor de la camioneta al continuar su marcha ante la luz roja del semáforo. Asimismo, llama la atención de la Fiscalía, pues desconoce las razones por las cuales fue descartada la responsabilidad penal del conductor de la camioneta en la investigación de los hechos.

La Sala Penal del Tribunal Superior de Pereira³ al desatar el recurso de apelación interpuesto por el ente acusador y la representante de las víctimas, decide revocar el fallo de carácter absolutorio proferido en primera instancia y, en su lugar, condena al procesado por el delito de lesiones culposas establecido en los artículos 111, 112 inciso 1°, 113 inciso 2°, 114 inciso 2°, 117 y 120 C.P.

El *ad quem*⁴ para proferir el fallo de carácter condenatorio, concluye que el conductor de la ambulancia incrementó el riesgo permitido al maniobrar el vehículo de emergencia sin la observancia de las normas de tránsito para ese efecto. Al respecto, afirma:

a. Si bien el artículo 2 del Código Nacional de Tránsito⁵ autoriza a los vehículos de emergencia para transitar a velocidades mayores que las reglamentadas, también es cierto que el conductor de la ambulancia omitió el deber de reducir la velocidad y constatar que le hubiesen cedido el paso al cruzar la intersección, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 64 *ibídem*⁶.

3 Tribunal Superior de Pereira, Sala de Decisión Penal, Sentencia del 01 de noviembre de 2016, rad. 660016000035-2010-00471-01, M.P. Jorge Arturo Castaño Duque.

4 Al igual que la juez *a quo*, el Tribunal Superior de Pereira ignora las razones por las cuales no se investigó las acciones del conductor de la camioneta. No obstante, se abstiene de ordenar la compulsión de copias, dado que frente a ese accionar operó el fenómeno de prescripción de la acción penal.

5 **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.

6 **Artículo 64. 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.

b. Aunque se trate de una situación de emergencia⁷, no se justifica la infracción de las normas de tránsito, puesto que dicho conductor tenía la obligación de hacer uso de los mecanismos sonoros y auditivos para anunciar su presencia a los demás actores de las vías.

c. El procesado se desplazaba por un carril de uso exclusivo de Megabús sin la respectiva autorización, acorde con lo regulado por el Protocolo Municipal para ambulancias del carril exclusivo, fijadas por la empresa Megabús S.A.

d. De otro lado, las reglas de la experiencia indican que es habitual que los conductores de vehículos particulares sobrepasen la luz roja de los semáforos debido al bajo tráfico vehicular. Esta práctica, aunque inadecuada, pudo haber sido considerada por el conductor de la ambulancia en aras de evitar el resultado lesivo.

3. Demanda de casación

En la demanda, se presenta como cargo único, la violación directa de la ley sustancial por indebida aplicación e interpretación errónea, entre otros, de los artículos 2, 64 y 74 del Código Nacional de Tránsito.

El casacionista argumenta que se aplicó de forma indebida el artículo 74 de la Ley 769 de 2002, puesto que los destinatarios de esa norma son los conductores de vehículos particulares, quienes tienen el deber de reducir la velocidad a 30 km/h al cruzar una intersección. Lo anterior implica una interpretación errónea de los artículos 2 y 64 *ibídem*, considerando que los vehículos de emergencia están autorizados para transitar a una velocidad superior a la regulada en el código sin establecer el tope máximo de esta.

Asimismo, se desbordó el alcance del artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, pues de una interpretación exegética de la norma se desprende de forma clara que no existe el deber de tener ambas señales activas, sino la que sea necesaria para comunicar la presencia del vehículo de emergencia a los demás actores de la vía.

En ese sentido, solicita que se case la sentencia del Tribunal Superior de Pereira para que se emita un fallo absolutorio, dado que el resultado lesivo no puede ser imputado a su representado puesto que no creó un riesgo jurídicamente desaprobado.

7 Debido a que la paciente requería el traslado urgente al Hospital San Jorge de Pereira con el fin de recibir tratamiento oportuno al tener un diagnóstico de preclamsia que podría convertirse en eclampsia.

4. Descripción del análisis del problema según la Sala de Casación Penal de la Corte Suprema de Justicia

El problema jurídico que en materia de injusto penal planea el caso es de imputación objetiva del resultado. Precisamente este aspecto, es el analizado por la Corte al resolver el recurso extraordinario de casación.

Al efecto, con el fin de comprobar si por parte del conductor de la ambulancia se creó un riesgo jurídicamente desaprobado, inicia con la verificación de las normas que establecen las pautas que deben seguir los conductores de vehículos de emergencia, para contrastar esta información con los criterios tenidos en cuenta por el Tribunal Superior de Pereira para atribuir responsabilidad penal.

4.1. Frente al hecho de movilizarse a una velocidad cercana a los 60 km/h

En este punto, la Corporación afirma que sin mayores esfuerzos, del artículo 2 del Código Nacional de Tránsito se desprende la posibilidad que tienen los vehículos de emergencia para superar el límite de velocidad regulado por la norma, dada la naturaleza de la función que cumplen al transportar personas que requieren atención médica urgente.

Otorga razón al casacionista, pues considera que el Tribunal le dio una interpretación errónea el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito, por cuanto: (i) en primer lugar, según el fin de protección de la norma, es claro que la disposición está dirigida a los conductores de vehículos particulares, por lo tanto, solo ellos tienen el deber de reducir la velocidad a 30 km/h al cruzar una intersección; (ii) adicionalmente, si se realiza una interpretación sistemática se puede concluir que esta norma cede ante el artículo 64 *ibídem*, al establecer que los particulares deben dar prelación al paso de los vehículos de emergencia.

Igualmente, de acuerdo con *el principio de confianza*, la Corte indica que la verdadera creación del riesgo desaprobado surge para el conductor de la camioneta cuando cruzó la intersección haciendo caso omiso de la luz roja del semáforo que ordenaba la parada del vehículo. Según la Sala de Casación Penal, este principio adquiere mayor relevancia en el tráfico vehicular, dado que los conductores ejercen su actividad con la *confianza* de que los demás van a respetar las señales de tránsito. Adicionalmente, se indica en la sentencia que: “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 (...)"⁸.

Por estas razones, la corporación considera que no se creó un riesgo jurídicamente desaprobado por parte del conductor de la ambulancia al transitar a una velocidad que oscilaba entre los 50 y 60 km/h.

4.2. Deber de transitar con señales visuales y sonoras

Sobre el asunto, la sentencia explica que una interpretación exegética del artículo 2 del Código Nacional de Tránsito, indica de forma clara la obligación de anunciar la presencia del vehículo de emergencia a través de las señales visuales o audibles, es decir, no es necesario que se encuentren activas ambas señales como de forma equivocada lo entiende el Tribunal.

De esta manera, como se demostró que la ambulancia tenía la señal óptica encendida, cumplió con lo regulado en la normatividad de tránsito, por lo cual no se puede atribuir la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado en ese sentido.

4.3. Movilización por el carril exclusivo de Megabús.

El Tribunal Superior de Pereira deduce la responsabilidad penal del procesado, debido a que inobservó lo regulado por el Protocolo Municipal para ambulancias del carril exclusivo, fijadas por la empresa Megabús S.A. el cual prohíbe a las ambulancias tipo TAB o TAM la utilización de carriles exclusivos de Megabús, salvo que se trate de situaciones de real emergencia, evento en el cual deberá solicitar autorización al centro de control de operaciones.

Sin embargo, la Corte señala que este protocolo nace en virtud de un accidente de tránsito ocurrido en el carril de Megabús siete meses después de la colisión que se juzga, razón por la cual, para el momento de los hechos no era posible que el conductor de la ambulancia conociera tal restricción, pues no le era exigido solicitar autorización para transitar por el carril destinado para el transporte público masivo.

Bajo esa perspectiva, con este actuar tampoco se creó un riesgo jurídicamente desaprobado que pudiera concretar el resultado lesivo de la paciente y el copiloto de la ambulancia.

8 Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, Sentencia del 12 de junio de 2019, rad. 50523, M.P. Luis Antonio Hernández Barbosa, p. 18.

Finalmente, la Sala aborda esta hipotética situación: «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 exclusivo⁹».

En este punto es claro que, aun cuando no se compromete de forma directa, acude a la teoría de los *causos causales hipotéticos* para estudiar el nexo de determinación en el caso concreto.

5. Valoración de la razonabilidad del análisis de la corporación.

La teoría de la imputación objetiva supone una valoración independiente de la acción y el resultado, es decir, los efectos de la acción, los cuales, se encuentran o se atribuyen en función del concepto de riesgo.

Así las cosas, una acción es prohibida cuando se encuentra jurídicamente desaprobada y representa una peligrosidad para el bien jurídico; además, el resultado solo se podrá atribuir si es concreción del riesgo generado por el autor. De lo contrario, la conducta es intrascendente, aunque causalmente desencadene el resultado lesivo.

En virtud de ello, el análisis realizado por la Corte Suprema de Justicia en el caso concreto resulta razonable, dado que la imputación del resultado dependía exclusivamente de la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado originado en la trasgresión de un deber de cuidado, en este caso, las normas de tránsito que regulan las pautas de comportamiento de los conductores de vehículos de emergencia.

Al analizar cada uno de los actos cometidos por el procesado, se pudo verificar que en realidad no se presentó ninguna infracción al deber de actuación, por lo tanto, no era responsable de las lesiones producidas en la colisión.

Si bien se comparte la decisión adoptada por la Sala de Casación Penal, es importante presentar algunas consideraciones sobre la motivación del fallo.

9 Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal, Sentencia del 12 de junio de 2019, cit., p. 21.

5.1. Fin de protección de la norma

Si bien el criterio del fin de protección de la norma ha tenido aceptación dentro de la teoría de la imputación objetiva, existe un sector de la doctrina que pone en duda su utilidad. Frisch¹⁰ lo considera peligroso, dado cumple la misma función que el requisito de antijuridicidad en los delitos puros de resultado, es decir, solo aporta razones para determinar el desvalor penal de la conducta, pero no es un razonamiento suficiente para atribuir normativamente el resultado al autor. Adicionalmente, representa algún grado de inseguridad jurídica, pues el sentido de protección de la norma, en algunos casos, puede ser reemplazado por el sentido de protección del interprete.

En la misma línea, Reyes¹¹ cuestiona la utilidad del criterio, dado que su aplicación puede resultar vaga e imprecisa, pues consigue ser empleada en escenarios abiertamente disímiles, por ejemplo, tanto en teorías de la causalidad como de la imputación objetiva, sin que sea necesario diferenciar entre la creación o realización del riesgo dentro de esta última.

Aun así, la Corte acude al criterio del fin de protección de la norma como complemento del nexo de determinación con el propósito de constatar si se puede atribuir el resultado al procesado al sostener que el resultado producido no era uno de los que buscaba impedir el artículo 74 del Código Nacional de Tránsito, por cuanto la obligación de reducir la velocidad a 30 km/h en proximidad a una intersección estaba dirigida exclusivamente a los conductores de vehículos particulares, luego, el conductor de la ambulancia no tenía ese deber de actuación.

No obstante, es importante advertir que más allá de los destinatarios de la norma, el fin de protección de esta es evitar accidentes de tránsito en el cruce de una intersección debido al alto flujo vehicular en sentido contrario. Igualmente, si bien los destinatarios del artículo 74 del Código Nacional de Tránsito son los conductores de vehículos particulares, también es cierto que el artículo 64 *ibídem*, establece una norma en el mismo sentido para los conductores de vehículos de emergencia, por tal razón, se le imponía el deber de reducir la velocidad en el mismo contexto. En consecuencia, de haberse provocado la colisión por superar el límite de velocidad, y no por el actuar imprudente del conductor de la camioneta, este resultado sí se hubiese podido atribuir al conductor de la ambulancia.

10 FRISCH, WOLFGANG, *Comportamiento típico e imputación del resultado*, Madrid, Marcial Pons, 2004, pp. 97-98

11 REYES ALVARADO, YESID, *Imputación objetiva*, 3^o edición. Bogotá, Temis, 2005, p. 225.

Ahora bien, dicha norma no establece un tope mínimo de velocidad para estos vehículos, por ende, de una interpretación sistemática se puede establecer que en el caso concreto no se creó un riesgo jurídicamente desaprobado, por cuanto el artículo 106 de la Ley 769 de 2002 regula que el límite de velocidad para los vehículos de servicio público, de carga y de transporte escolar es de 60 km/h, en concordancia con el artículo 2 *ibídem*, el cual permite a los vehículos de emergencia superar los topes máximos de velocidad descritos en la norma de tránsito.

De cualquier manera, ante la imprecisión de las disposiciones normativas, si se asume que el conductor del vehículo de emergencia también estaba en la obligación de disminuir la velocidad en proximidad a la intersección, el criterio del fin de protección de la norma no era aplicable al caso concreto, puesto que *causalmente* ambos conductores ocasionaron el resultado al contrariar unas normas que precisamente están previstas para evitarlo. Por ende, se trata de un nexo normativo que exige un análisis diferente.

Por último, tampoco era necesaria la realización del presente análisis si la Sala de forma previa consideró que el conductor de la ambulancia no creó un riesgo jurídicamente desaprobado.

5.2. Protocolo Municipal para ambulancias del carril exclusivo, fijadas por la empresa Megabús S.A.

Con el fin de analizar de forma concreta el primer momento de la imputación objetiva, Roxin¹², propone una serie de criterios para la determinación del carácter desaprobado del riesgo como sustitución de la vulneración al deber objetivo de cuidado, entre ellos: (i) las normas administrativas de control de riesgos; (ii) la *lex artis*; (iii) las normas de los agentes sociales que desarrollan conductas peligrosas; (iv) el principio de confianza y; (v) el comportamiento de un hombre medio en el mismo sector del tráfico jurídico.

En el caso concreto es claro que el Tribunal Superior de Pereira al hacer uso del Protocolo Municipal para ambulancias del carril exclusivo, fijada por la empresa Megabús S.A., se acogió a las normas de los agentes sociales que desarrollan conductas peligrosas.

Ahora bien, aunque en el asunto bajo estudio no fue posible la aplicación de esta regulación en virtud del principio de legalidad, cabe preguntarse cuál es la fuerza vinculante de este protocolo para determinar el carácter desaprobado del

12 ROXIN, CLAUS, *Derecho penal. Parte general*, 2^o edición, Civitas, Madrid, 1997. pp. 1001-1011.

riesgo en caso de haberse encontrado vigente para el momento de los hechos.

Sobre el particular, autores como Cadavid Quintero¹³, cuestionan la construcción de criterios como la infracción de la norma administrativa de control de riesgos, pues sin que cumplan las condiciones para ello, en algunas ocasiones se le estaría asignando un carácter normativo a las disposiciones que los agentes de determinado tráfico jurídico dispongan sobre su actividad, convirtiéndose así, en una infracción de la norma penal.

Este evento, bastante cuestionable, corresponde a la situación analizada en la sentencia de la Sala de Casación Penal, pues solo con la reglamentación que realizó la empresa Megabus S.A.¹⁴, como resultado de un accidente de tránsito ocurrido en uno de los carriles exclusivos del transporte público masivo de la ciudad de Pereira, se atribuyó responsabilidad penal al procesado, aun cuando esta conducta no fue determinante para la concreción del resultado ni este era uno de los efectos que pretendía impedir la reglamentación, es decir, la colisión con los alimentadores de la empresa de transporte público o los usuarios.

5.3. Confluencia de riesgos

En la sentencia de la Corte Suprema de Justicia no se atribuye responsabilidad penal al conductor de la ambulancia, en tanto sus actuaciones estaban ajustadas a la normatividad de tránsito vigente. Sin embargo, sobre la base de la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado al transitar por el carril exclusivo de Megabús, la Corte pasa a verificar el nexo de determinación en ambas conductas. Para ello, hace uso de la causalidad hipotética concluyendo que con la acción de reemplazo del procesado, esto es, movilizarse por el carril destinado para los vehículos particulares, el resultado lesivo probablemente se hubiese producido, debido a la acción imprudente del conductor de la camioneta.

Con todo y lo anterior, cabe preguntarse ¿qué hubiese sucedido si el riesgo jurídicamente desaprobado creado por el conductor de la ambulancia representara la trascendencia suficiente para que con la acción de reemplazo el resultado no se hubiese producido?

13 CADAVID QUINTERO, ALFONSO, "El delito imprudente en el proyecto de reforma a la legislación penal", en revista *Nuevo Foro Penal*, Vol. 12, N° 61, Medellín, Universidad EAFIT, 1999, p. 69.

14 Una sociedad por acciones constituida entre entidades públicas, de la especie de las anónimas, creada mediante acuerdo metropolitano N° 02 febrero 25 de 2003 y regida en lo pertinente por las disposiciones legales aplicables a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado.

Pese a que no se menciona en la sentencia de casación, el Tribunal Superior de Pereira dedica una parte importante de su motivación a explicar ese evento, pues considera que en el presente caso existe un “concurso de hechos culposos independientes”, dado que, tanto el conductor de la ambulancia como el conductor de la camioneta eran responsables por las lesiones personales culposas que se investigaban, debido a la violación del deber objetivo de cuidado al cometer infracciones a las normas de tránsito. En consecuencia, conforme lo explica el Tribunal, cada sujeto debe responder por los resultados de su conducta imprudente, la cual no se puede compensar en materia penal¹⁵.

Ahora bien, los argumentos expuestos por el *ad quem* sólo son válidos si se entiende que el actuar imprudente de ambos conductores tuvo la misma relevancia al momento de causar el resultado típico. Asimismo, los motivos descritos son apropiados si se atiende al *concepto unitario de autor* en los delitos culposos, en donde se excluye la posibilidad de atribuir alguna modalidad de participación al afirmar que cualquier persona que contribuya a la aparición de un resultado lesivo por la infracción al deber objetivo de cuidado, sin importar la magnitud de la contribución, debe responder como autor.

Sin embargo, algunos sectores de la doctrina¹⁶ se muestran inconformes con esta apreciación, pues reprochan el elemento de determinación del resultado al considerar que la solución en esos eventos es insatisfactoria, por cuanto se otorga un tratamiento desigual al de los delitos dolosos que comprenden diferentes modalidades de participación. De esta manera, autores como Luzón Peña¹⁷ plantean la posibilidad de la impunidad para personas que con su actuar imprudente causen materialmente el resultado lesivo, pero su aportación al proceso de riesgo no determine la producción del resultado.

No obstante, si bien el Código Penal colombiano adopta un concepto restrictivo de autor, la punición de la participación imprudente no está expresamente regulada en la redacción del artículo 30 del Código Penal.

15 Tribunal Superior de Pereira, Sala de Decisión Penal. Sentencia del 01 de noviembre de 2016, cit., pp. 19-20.

16 CADAVID QUINTERO, ALFONSO, “El delito imprudente en el proyecto de reforma a la legislación penal”, cit., p. 82.

17 LUZÓN PEÑA, MANUEL, “La determinación objetiva del hecho. Observaciones sobre la autoría en delitos dolosos e imprudentes de resultado”, en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, Tomo 42, Fasc. 3, Madrid, 1989, p. 902.

En este evento, es razonable la solución que plantea Díaz y García Conlledo¹⁸, cuando sostiene que la participación imprudente no se debe castigar, principalmente por razones de política criminal. Lo anterior, si se tiene en cuenta que la participación opera como un dispositivo amplificador de la tipicidad, pero la sanción de los delitos imprudentes es excepcional, además de la menor gravedad que representan los delitos culposos frente a los delitos dolosos. De acuerdo con el autor, esta deducción es compatible con el principio de *ultima ratio* y el carácter fragmentario del Derecho Penal.

De cualquier modo, aun con las observaciones realizadas en párrafos anteriores sobre la motivación de la sentencia de casación, es adecuada la solución dada por la Corte Suprema de Justicia al caso concreto, pues de conformidad con la teoría de la imputación objetiva, resulta claro que en el presente caso, el conductor de la ambulancia no creó un riesgo jurídicamente desaprobado.

Bibliografía

- CADAVID QUINTERO, ALFONSO, “El delito imprudente en el proyecto de reforma a la legislación penal”, en revista *Nuevo Foro Penal*, Vol. 12, N° 61, Medellín, Universidad EAFIT, 1999.
- DÍAZ-ARANDA, ENRIQUE Y CANCIO MELIÁ, MANUEL, *La imputación normativa de resultado a la conducta*, Buenos Aires, Rubinzal-Culzoni, 2004.
- DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, MIGUEL. “La autoría en el Derecho Penal. Caracterización general y especial atención al Código Penal colombiano”, en revista *Derecho Penal y Criminología*, Vol. 25, N° 76, Universidad Externado de Colombia, 2004.
- FRISCH, WOLFGANG, *Comportamiento típico e imputación del resultado*, Madrid, Marcial Pons, 2004.
- LUZÓN PEÑA, DIEGO MANUEL, “La determinación objetiva del hecho. Observaciones sobre la autoría en delitos dolosos e imprudentes de resultado”, en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, Tomo 42, Fasc. 3, Madrid, 1989.
- REYES ALVARADO, YESID, *Imputación objetiva*, 3^o edición, Bogotá, Temis, 2005.
- ROXIN, CLAUDIUS, *Derecho penal. Parte general*, 2^o edición, Civitas, Madrid, 1997.

18 DÍAZ Y GARCÍA CONLLEDO, MIGUEL, “La autoría en el Derecho Penal. Caracterización general y especial atención al Código Penal colombiano”, en revista *Derecho Penal y Criminología*, Vol. 25, N° 76, Universidad Externado de Colombia, 2004, pp. 50-51.

Jurisprudencia

Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Penal. Sentencia del 12 de junio de 2019, rad. 50523. M.P. Luis Antonio Hernández Barbosa.

Tribunal Superior de Pereira, Sala de Decisión Penal. Sentencia del 01 de noviembre de 2016, rad. 660016000035-2010-00471-01. M.P. Jorge Arturo Castaño Duque.