



# Responsabilidad Penal en el tránsito terrestre por conducción autónoma en Venezuela

*Eva María La Cruz Vásquez<sup>1</sup>*

*Gustavo Róquez Hernández<sup>2</sup>*

## Resumen

El presente artículo científico tuvo como objetivo analizar la eventual responsabilidad penal de las empresas y las personas en los homicidios culposos ocasionados a raíz de los sistemas de conducción autónoma. Para ello, se utilizó principalmente el Código Penal venezolano, la doctrina internacional y nacional, mediante una investigación de tipo documental con el método analítico, concluyendo que en Venezuela, el único sujeto activo en este tipo de homicidios es la persona humana, no pudiendo clasificar de sujeto activo al vehículo ni a la empresa puesto que carecen de voluntad para delinquir. Además, se concluyó que las normas actuales en materia de conducción en Venezuela son insuficientes para regular la introducción de la conducción autónoma.

**Palabras clave:** Responsabilidad, empresas, vehículos, inteligencia artificial.

# Criminal Liability in road traffic by autonomous driving in Venezuela

## Abstract

The following scientific article had, as its purpose, to analyze the eventual criminal liability of corporations and individuals in wrongful homicides caused by autonomous driving systems. In order to achieve that purpose, the Venezuelan Criminal Code and the international legal doctrine were mainly used, and a documentary investigation was carried out with the analytical method, where it was reached to the conclusion that in Venezuela, the only active subject in this type of homicide, is the human being, not being able to classify the car nor the company as an active subject due to their lack of will to commit crimes. Furthermore, it was concluded that the current driving regulations in Venezuela are not enough to regulate the introduction of autonomous driving.

**Keywords:** Accountability, corporations, vehicles, artificial intelligence.

## Introducción

Es innegable que la tecnología ha invadido la cotidianidad del ser humano para mejorarla y simplificarla. Desde relojes inteligentes que miden la calidad del sueño, robots que limpian por cuenta propia, hasta vehículos que transportan personas o cosas de un lugar a otro con ninguna o poca intervención humana, pero ¿Realmente estos robots solucionan problemas o tienen la capacidad de generar situaciones que escapan a la respuesta en

---

Fecha de admitido: 20-09-2022

Fecha de aceptado: 06-03-2023

<sup>1</sup> Abogada. Universidad Rafael Urdaneta. Maracaibo, Venezuela. Correo electrónico: [evamarialacruzvasquez@gmail.com](mailto:evamarialacruzvasquez@gmail.com)

<sup>2</sup> Abogado. Profesor de Derecho Penal. Universidad Rafael Urdaneta. Maracaibo, Venezuela. Correo electrónico: [groquez@gmail.com](mailto:groquez@gmail.com)

la comunidad jurídica? ¿La legislación penal venezolana está preparada para la nueva era de conducción y la introducción de sistemas autónomos?

En la actualidad, los medios de transporte terrestre autónomos constituyen el presente y futuro de la conducción ya que no solamente la hacen más fácil, los nuevos carros con funciones autónomas son más potentes, modernos y amigables con el medio ambiente, por lo que, eventualmente la mayoría de la población manejará un vehículo con un grado de autonomía y, por tanto, es importante conocer algunas implicaciones legales de conducir con un ayudante robótico.

La inteligencia artificial que poseen estos autos es tal, que ya son capaces de frenar ante una luz roja, cambiar de canal o incluso estacionarse solos, sin embargo, estas utilidades encuentran un desafío: su regulación a nivel legal, no solamente en Venezuela, sino además en el resto del mundo. Es notorio que la tecnología y el derecho no van a la par, quedando siempre el derecho atrás y dejando vacíos que se deben ahora llenar, es allí donde estudios avanzados sobre las nuevas tecnologías en materia automotriz –entre otras- adquieren mayor relevancia, ya que surgen preguntas que hasta ahora no tienen respuesta como por ejemplo ¿Puede ser castigado el conductor ebrio que se encuentra dentro de un carro autónomo usando su función de autopiloto?

Los carros autónomos están compuestos por máquinas que detectan patrones en el universo de datos, construyen modelos a partir de estos patrones y los utilizan para hacer predicciones o tomar decisiones (Beck, 2014), de allí que muchos autores han establecido que este tipo de vehículos solo procesan los datos y carecen del elemento volitivo, no poseen raciocinio propio de un humano y sobre ellos no puede recaer ningún tipo de responsabilidad, no obstante, esto va más allá, detrás de esos sistemas de procesamiento de datos, hay desarrolladores y proveedores de datos que pueden alterar constantemente la travesía que provocan acciones en el vehículo con la capacidad de generar daños a las personas y a los objetos. Si bien es el automóvil quien ejecuta la acción, hay una persona física detrás de él encargada de indicarle qué hacer, por ello no se puede omitir la posibilidad de un accidente, es decir, estos autos si bien son seguros, no son infalibles.

Ahora bien, existen algunas marcas de vehículos autónomos, cuyo software se encuentra bajo la modalidad de *open-source*, permitiendo que cualquier persona pueda ser capaz de acceder al mismo y encontrar rápidamente brechas que causen ciber ataques y atenten contra la seguridad de millones de carros en la vía, por lo que no solo estaríamos hablando ahora de la responsabilidad del conductor, en cuyo caso es claro admitir la responsabilidad del atacante, pero obliga a realizar una revisión sobre la responsabilidad de la empresa fabricante *per se*, que voluntariamente decide liberar sus patentes y poner a millones de conductores bajo riesgo, así como también la empresa creadora del software o quien se encarga de diseñar los sistemas digitales.

En un país en donde la seguridad vehicular no representa un objetivo primario y en donde las leyes de tránsito y el Código Penal (2005) no se acoplan a las nuevas tecnologías, el objetivo de esta investigación es analizar la responsabilidad penal tanto de la empresa como de la persona en los accidentes causados por los vehículos autónomos en uso de la función de piloto automático dentro de los límites de la legislación venezolana, aplicando el método analítico de investigación.

## **1. El vehículo semiautónomo y autónomo y su vinculación con el mundo jurídico**

En 1925, Francis Houdina hizo una demostración en Manhattan de lo que quedaría para la historia como el primer intento de un carro autónomo, cuya innovación era que podía ser operado por control remoto. Lo anterior constituye un perfecto ejemplo para demostrar la insuficiencia tecnológica de la época y los problemas de seguridad que se avizoraban ya que este vehículo avanzó un par de metros y luego impactó con un auto que se encontraba en la calle, dejando de funcionar. Desde entonces, los carros autónomos han sido objeto de debate constante en diferentes campos como la robótica, ingeniería, el diseño, la ética, la moral, la inteligencia artificial y por supuesto, el derecho.

Tomando como partida la inconmensurable cantidad de accidentes viales ocasionados por error humano, el descuido de los conductores y el estado de las carreteras, el vehículo autónomo se introduce al mercado como un medio para garantizar una mayor seguridad y protección vial, no solo al conductor, sino también a los peatones,

sin embargo, trae también consigo una serie de retos para países como Venezuela que constituyen complicaciones o complejidades, según como se desee ver, pero son variables peligrosas para una conducción autónoma, como por ejemplo la inoperancia de algunos semáforos, la señalización, el estado crítico de las carreteras por contar solo algunos, y es que un carro autónomo está preparado para interpretar literalmente lo que percibe a su alrededor y actuar en consecuencia, por lo que al encontrarse con un semáforo apagado, el carro autónomo se encontraría en una posición donde debe tomar una decisión acompañada o no de la voluntad humana.

En este punto, es necesario conceptualizar al vehículo autónomo, Li *et al.*, lo definen como “(...) aquel capaz de imitar las capacidades humanas de manejo en secuencia y control, mientras percibe el entorno que le rodea. Para la toma de decisiones se apoya en plataformas y sensores electrónicos” (Li *et al.*, 2018: 34). Mientras que, Calatayud *et al.*, establecen:

Un vehículo de conducción automatizada (VCA) es aquél que puede moverse sin la intervención de un humano. Para ello, utiliza diversas tecnologías que le permiten detectar e identificar personas y objetos, medir sus velocidades, prever sus intenciones y tomar decisiones en tiempo real. Un VCA requiere una sincronización armoniosa de sensores avanzados que recopilan información sobre el entorno, algoritmos sofisticados que procesan los datos y controlan el vehículo y potencia computacional para procesar todo en fracciones de segundo (Calatayud *et al.*, 2020: 5).

Como estatuyeron las definiciones anteriores, el vehículo de conducción automatizada está integrado por un algoritmo programado bajo las directrices de un ser humano que a su vez está representado por una empresa y el derecho ciertamente se encarga de regular todos esos agentes intervinientes, sin embargo, no encontramos una normativa propia que regule a cabalidad la autorización internacional y nacional de los carros autónomos, de allí que su circulación esté limitada; sólo en algunas áreas de ciertos países (Estados Unidos entre ellos) han homologado la tecnología permitiendo la comercialización y circulación de éstos autos por vías públicas con limitaciones para ello.

A los efectos de la presente investigación, la característica que genera la potencialidad del daño e impulsa el estudio, es la función única de los vehículos autónomos y semiautónomos: el piloto automático. Al momento de determinar la responsabilidad penal en caso de un accidente con vehículo semiautónomo o autónomo, es necesario precisar el grado de autonomía<sup>3</sup> del vehículo y el alcance de sus funciones de autopiloto, ya que si un vehículo con un nivel 1 de autonomía choca contra una persona, el conductor sería totalmente responsable porque es su labor conducir el carro enteramente, al contrario de lo que ocurriría con un vehículo autónomo de nivel 5, en donde es el propio carro que se encarga de tomar todas las decisiones a través de sistemas avanzados de inteligencia artificial y la responsabilidad absoluta del conductor ya no sería tan clara.

Si bien la definición de inteligencia artificial no es subjetiva, derivan del concepto “inteligencia” una serie de interpretaciones ambiguas que no delimitan el alcance de los sistemas de inteligencia artificial, tal y como sucede al momento de definir la inteligencia humana y sus niveles. Señala Pascual, que la inteligencia artificial “(...) busca poder reproducir, de manera artificial, funciones de la inteligencia que se derivan de la capacidad del cerebro humano para entender, como la capacidad de relacionar hechos y cosas, y la habilidad para comunicarlo” (Pascual, 2017: 3, citado en Beltrán y Preminger, 2020: 5). Por su parte, Martínez define a la inteligencia artificial como:

(...) una rama de la informática jurídica que trata de realizar con máquinas, tareas que puede realizar el ser humano aplicando cualquier tipo de razonamiento. Es una automatización

<sup>3</sup> La Sociedad de Ingenieros Automotrices de Estados Unidos clasifica la automatización desde el nivel 1 al 5, de la siguiente manera:

Nivel uno: sin automatización.

Nivel dos: conducción asistida.

Nivel tres: automatización parcial.

Nivel cuatro: automatización condicional.

Nivel cinco: automatización completa.

de actividades que vinculamos con procesos del pensamiento humano, tales como la toma de decisiones, solución de problemas y aprendizaje. Los sistemas computacionales, en la inteligencia artificial, deben ser capaces de simular características que son comúnmente asociadas con la inteligencia de la conducta humana (Martínez, 2013: 828).

En materia automotriz, la inteligencia artificial adquiere un papel protagónico dado que hace posible la existencia del piloto automático, pero no como un mecanismo que imite el pensamiento humano, sino que actúe en relación a modelos computacionales de condiciones para manejar (Montes, 2021). En Venezuela, la legislación aplicable y la normativa técnica aplicable (normas COVENIN) están en mora con el desarrollo tecnológico aplicado a la autoconducción, de modo que la función de autopiloto ni siquiera se contempla y el carro dotado de autonomía al conducir queda totalmente excluido de una clasificación patria, impulsando una discrecionalidad mayor para el jurista al momento de la evaluación de responsabilidad en caso de accidentes en el tránsito con consecuencias penales con ocasión a un vehículo auto conducido.

### 1.1. Normativa internacional referente a la conducción autónoma.

La Organización de las Naciones Unidas, a través de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE), ha promulgado siete instrumentos<sup>4</sup> que son el marco normativo internacional en materia de seguridad vial, cuyo propósito es proveer a los Estados normas básicas de conducción, señales identificativas y reglamentos técnicos con el objetivo de evitar accidentes en la carretera. De estos siete instrumentos, a los efectos de la presente investigación solo toma relevancia uno: La Convención de 1968 sobre la circulación vial, que fue firmada, más no ratificada por la República Bolivariana de Venezuela, el 8 de noviembre de 1968.

La Convención de 1968 sobre la circulación vial, que entró en vigor en 1977 y derogó a la antigua Convención de Ginebra sobre la Circulación por carretera de 1949, contempla normas relativas a los conductores, peatones, cruces, parada y estacionamiento, autopistas y vías similares, normas sobre los alumbrados, entre otras que tienen como propósito “(...) facilitar la circulación internacional por vías públicas terrestres y de aumentar la seguridad en dichas vías, mediante la adopción de reglas uniformes de circulación (...)” (Convención sobre la circulación vial, 1968).

Resulta necesario entonces, analizar estos artículos bajo la óptica de la nueva era de conducción. El artículo 8.1 de la Convención señala “Todo vehículo en movimiento o todo conjunto de vehículos en movimiento deberá tener un conductor” (Convención sobre la Circulación Vial, 1968: 8.1) lo que representaba la primera barrera normativa para los vehículos propiamente autónomos de niveles 4 y 5, en donde no se requiere la intervención humana para las tareas esenciales del carro, es decir, bajo la Convención de 1968, la conducción propiamente autónoma estaba prohibida. Esta disposición se concatena con la establecida en el numeral 5 del mismo artículo, que dispone “Todo conductor deberá en todo momento tener el dominio de su vehículo o poder guiar sus animales” (Convención sobre la Circulación Vial, 1968: 8.5). Con estas normas, se deja clara la imposibilidad legal de dejar de apoyar las manos en el volante.

Sin embargo, en 2016, y atendiendo a las necesidades tecnológicas de la época, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, por sus siglas en inglés, UNECE, hizo una enmienda muy llamativa al artículo 8 anteriormente citado estableciendo:

*5bis. Vehicle systems which influence the way vehicles are driven shall be deemed to be in conformity with (...) this Article (...), when they are in conformity with the conditions of construction, fitting and utilization according to international legal instruments concerning wheeled vehicles, equipment and parts which can be fitted and/or be used on wheeled vehicles.*

<sup>4</sup> Convención sobre la circulación vial (1968); Convención sobre la señalización vial (1968); Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas (1958); Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de ruedas (1997); Acuerdo relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a sus equipos y piezas (1998); Acuerdo relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR) (1957); Acuerdo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR) (1970).

*Vehicle systems which influence the way vehicles are driven and are not in conformity with the aforementioned conditions (...), shall be deemed to be in conformity (...), when such systems can be overridden or switched off by the driver.<sup>5</sup> (Convención sobre la Circulación Vial, 1968 con enmienda de 2016: 8).*

Esta enmienda ahora implica que las tecnologías que influyen en la manera en que se conduce, como por ejemplo la función de autopiloto, estarán permitidas e incluso aquellas funciones que no se encuentran permitidas bajo el artículo y que alteren la conducción humana, también serán aceptadas siempre y cuando estas puedan ser apagadas por el conductor. Esta enmienda le abre el paso al vehículo semiautónomo y elimina exigencias propias de la época de 1968 al momento de manejar, así como también llena parcialmente un vacío jurídico que existía antes de 2016 respecto de los carros inteligentes. Pero se afirma que llena parcialmente el vacío que existe, porque un “sistema que altere la conducción”, puede ser aquel que tienen algunos carros en donde al momento de detener el carro, este se apaga automáticamente, es decir, hasta tanto no se admita literalmente la función de “autopiloto”, las escasas regulaciones que existen seguirán siendo insuficientes.

## 1.2. Normativa aplicable a la conducción en Venezuela.

A pesar de que existe una norma base internacional que permite la conducción semiautónoma, su aplicación en Venezuela es dudosa porque este país solo ha firmado la Convención, sin ratificación hasta la fecha, esta no resulta de obligatorio cumplimiento para el Estado. Ahora bien, el artículo 19 de la Constitución Nacional, dispone “El Estado garantizará a toda persona, conforme al principio de progresividad y sin discriminación alguna, el goce y ejercicio irrenunciable (...) de los derechos humanos” (Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, 1999: Art. 19). Queda plasmado en este artículo el principio de progresividad, que al respecto dice Mancilla “(...) es un principio interpretativo que establece que los derechos no pueden disminuir, por lo cual, al sólo poder aumentar, progresan gradualmente.” (Mancilla, 2015: 83). Y a su vez, el artículo 22 constitucional expresa:

La enunciación de los derechos y garantías contenidos en esta Constitución y en los instrumentos internacionales sobre derechos humanos no debe entenderse como negación de otros que, siendo inherentes a la persona, no figuren expresamente en ellos. La falta de ley reglamentaria de estos derechos no menoscaba el ejercicio de los mismos (Constitución de la República Bolivariana de Venezuela: 1999: Art. 22)

Al interpretar estos artículos se entiende que, en materia de derechos humanos, el ejercicio de los derechos que no se encuentran expresamente positivizados, igualmente se va a garantizar siguiendo los valores de libertad y justicia que propugna la Constitución. La cuestión ahora sería determinar si realmente “conducir” constituye un derecho humano. Respecto a esto, no existe ningún instrumento en donde se proteja el “derecho a manejar”, considerándose al contrario como un privilegio que está sujeto a la posibilidad de obtener una licencia, tal y como se dijo en el caso de Donald Miller contra el Departamento de Vehículos a Motor de California<sup>6</sup>, en donde se estableció que el demandante no tenía el derecho fundamental a conducir un carro y el Departamento de Vehículos a Motor de California no le violó un derecho constitucional al negarle la licencia para conducir. Por su parte, el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos afirmó que lo que sí es un derecho humano fundamental es la seguridad vial, pero esto no se encuentra claramente tipificado.

Nuestra Constitución consagra en su artículo 50 el derecho al libre tránsito en los siguientes términos “Toda persona puede transitar libremente y por cualquier medio por el territorio nacional (...)” (Constitución de Venezuela, 1999: Art. 50). La Constitución no señala otras limitaciones más que las establecidas por leyes

<sup>5</sup> 5bis. Los sistemas de vehículos que puedan influenciar la manera en que los vehículos son manejados, serán considerados como de conformidad (...) con este artículo, cuando estén en conformidad con las condiciones de construcción, ajuste y uso de acuerdo a los instrumentos legales internacionales concernientes a los vehículos de ruedas, equipo y partes que pueden ser montadas y utilizarse en vehículos de ruedas.

Los sistemas de vehículos que puedan influenciar la manera en que los vehículos son manejados pero que no estén de conformidad con las condiciones ya mencionadas, serán considerados como de conformidad (...) cuando tales sistemas puedan ser anulados o apagados por el conductor. [Traducción propia]

<sup>6</sup> Para ampliar esta información, ver Nicholas David Miller contra el Departamento de Vehículos a Motor de California, disponible en <https://casetext.com/case/miller-v-dept-of-motor-vehicles> y <https://www.courts.ca.gov/opinions/documents/B305604.PDF>

especiales, lo que pudiera abrirle el camino al vehículo semiautónomo y autónomo eventualmente, al permitir la circulación “por cualquier medio” pero en síntesis, pese a que existen normas internacionales que regulan el tránsito y que admiten parcialmente la conducción autónoma, la aplicación en Venezuela es dudosa porque las normas actuales no aclaran nada.

Lo anterior se ve ratificado por el Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (1998), en donde el artículo 10 clasifica los vehículos de motor en: motocicletas, automóviles, minibuses, autobuses, vehículos de carga, vehículos especiales y “otros aparatos aptos para circular”. Por su parte, los artículos 13 y 14 del Reglamento clasifican a los automóviles como automóviles de pasajeros con y sin fines de lucro, automóviles de alquiler y por puesto. Es decir, todavía en la legislación venezolana no existe un espacio legal para el vehículo autónomo, porque si bien es cierto que se permiten “otros aparatos aptos para circular”, esta concepción puede estar sujeta a mucha interpretación, y los vehículos autónomos tienen tantas implicaciones que debe existir una autorización expresa en la ley.

Y, esto responde a la pregunta de que si existe una vinculación jurídica entre el vehículo autónomo y el derecho en Venezuela. Ciertamente, las regulaciones internacionales y nacionales imponen lineamientos e impedimentos al momento de conducir, siendo uno de ellos, el otorgamiento por parte de cada Estado de las licencias con sus requisitos particulares; no existiendo tampoco en Venezuela un permiso o una licencia con un grado que permita manejar vehículos autónomos o semiautónomos, naciendo de esto una consecuencia jurídica: aquel que, sin autorización para ello, fabrique, distribuya, venda o maneje un automóvil no autorizado en el territorio venezolano, ha de ser sancionado.

En definitiva, no existe aún una normativa particular para este tipo de vehículos, y en su ausencia, se han de interpretar las pocas normas relativas a la conducción de automóviles que tenemos, arrojando estas que no está permitida la introducción de carros semiautónomos ni autónomos en Venezuela así como tampoco en la mayoría de los Estados del mundo, puesto que las regulaciones internacionales en materia de conducción son reservadas.

## 2. La Inteligencia Artificial en el Derecho Penal

Al momento de tipificar los delitos y las faltas en el Código Penal venezolano, se hace referencia a “El que” entendiéndose entonces que el único sujeto capaz de cometer delitos, es el hombre considerado en sentido amplio. Pero es necesario destacar que nuestro Código Penal es de vieja data y para el momento de su creación en 1926, no se desarrollaba la inteligencia artificial en las dimensiones de la actualidad, por lo que sigue aún con la línea del aforismo latino “societas delinquere non potest”<sup>7</sup>, al igual que en la mayoría de países latinoamericanos, en donde sólo a la persona humana es posible atribuírsele responsabilidad penal, y no a la persona jurídica. Sin embargo, mantener un sistema judicial bajo esta corriente de pensamiento, no va acorde a las nuevas formas de delinquir ni se adecúa a la realidad tecnológica-científica de la sociedad moderna, específicamente, a la introducción de sistemas computarizados en vehículos, que si bien han tenido un desarrollo desde el siglo pasado, fue a partir de los 2000 en donde se proliferaron aún más.

Si bien es cierto que a través de la inteligencia artificial se intenta simplificar la actuación del hombre, estos computadores no están exentos de la intervención humana, porque es propiamente la persona humana quien diseña y programa el algoritmo, así como también se encarga del ingreso de datos que posteriormente serán analizados (Beltrán y Preminger, 2020). Es por ello que resulta inconcebible apartar del derecho penal, la responsabilidad que se genera mediante el uso de estos programas, pudiéndose incluso considerar a la inteligencia artificial como un medio para la comisión de delitos, como pudiera darse el caso de un carro lleno de artefactos explosivos y que no esté presente ningún conductor. Sin embargo, aún falta desarrollo tecnológico, jurisprudencial y legislativo para comprender más estas máquinas y lo que son capaces de hacer.

En el derecho penal venezolano actual resulta difícil dotar de la personalidad jurídica electrónica al robot, puesto que incluso es de complicada introducción en los ordenamientos jurídicos que ya se encuentran más adaptados a la era digital, como el Reino Unido, Alemania y Japón. Ahora bien, en este trabajo no se pretenden

<sup>7</sup> Que se traduce al castellano “La sociedad no puede delinquir”.

adaptar las soluciones civiles a los inmensos problemas penales que acarrearán consigo estos vehículos, por lo que la única solución viable bajo la luz del derecho penal, sería sancionar a la persona humana implicada en el accidente, quien pudo haber omitido las señales de seguridad del vehículo; o el programador del software, que pudo haber alterado con malicia, el perfecto funcionamiento del carro.

### 3. La responsabilidad penal de la persona jurídica

El ingenio criminal es cada vez mayor. Las personas intentan delinquir desde cualquier parte del mundo y a veces lo alcanzan con tan solo un clic. El desarrollo tecnológico ha hecho que los tipos penales se hayan incrementado, pero no solo la delincuencia organizada, que es lo más común, sino también otras formas de delinquir en donde se pueden ver implicadas las corporaciones, tal es el caso cuando existe una alteración maliciosa del software del autopiloto por parte de la empresa en donde se pone en riesgo la seguridad de los conductores.

En cuanto a la atribución de la responsabilidad penal a la persona jurídica, no existe un criterio en donde coincidan los autores ya que implica hacer un análisis que trasciende los conceptos de acción y culpabilidad clásicos. Para Arteaga, la persona jurídica no puede cometer delitos porque se requiere una voluntad en sentido individual-psicológico y las corporaciones no tienen una capacidad volitiva diferente a la de las personas que la integran; en consecuencia, no se pudiera hablar sobre el dolo o culpa de las corporaciones ya que no son entes que gozan de libertad y no pueden sentir el reproche moral por su conducta (Arteaga, 2009). En contraposición al pensamiento anterior, establece Bacigalupo, que la concepción de sujeto del derecho penal clásico no basta para responder a los ilícitos penales actuales y es necesaria una reestructuración que no se fundamente en el aforismo *societas delinquere non potest* (Bacigalupo, 1997).

Si bien es cierto que efectivamente es necesaria una reestructuración de todo el sistema penal venezolano, ésta no ha de tener como fin atiborrar aún más a los tribunales de la República con nuevos tipos penales y más control social, sino al contrario, intentar limitar la intervención del derecho penal, excluyendo de él, el castigo en caso de lesión de bienes jurídicos supraindividuales.

La responsabilidad penal de la persona jurídica es posible y su adopción sería favorable para tratar de prevenir los delitos que atentan el orden económico de la República, no obstante, la solución más tangible en Venezuela es adjudicarle la responsabilidad a las personas físicas intervinientes en la empresa, por cuanto son quienes pueden soportar las penas que consagra el Código Penal venezolano.

#### 3.1 Posición de Venezuela sobre la responsabilidad penal de la persona jurídica.

Los cuerpos normativos de primera referencia en materia penal en Venezuela son el Código Penal (2005) y el Código Orgánico Procesal Penal (2021), los cuales no consagran disposiciones específicas relativas a la responsabilidad penal de la persona jurídica, ni siquiera haciéndose alusión a “persona jurídica” en el Código Penal. En consecuencia, necesariamente el enfoque se dirige a algunas leyes especiales en donde se interpreta que, en algunos casos, Venezuela acoge la responsabilidad penal de la empresa.

Se debe partir de la Ley Especial Contra los Delitos informáticos, cuyo artículo 5 consagra:

Cuando los delitos previstos en esta Ley fuesen cometidos por los gerentes, administradores, directores o dependientes de una persona jurídica, actuando en su nombre o representación, estos responderán de acuerdo con su participación culpable.

La persona jurídica será sancionada en los términos previstos en esta Ley, en los casos en que el hecho punible haya sido cometido por decisión de sus órganos, en el ámbito de su actividad, con sus recursos sociales o en su interés exclusivo o preferente. (Ley Especial Contra los Delitos informáticos, 2001: Art. 5).

A su vez, la Ley Penal del Ambiente, en su artículo 4 denominado “Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas” establece “Las personas jurídicas serán responsables por sus acciones u omisiones en los casos en que el delito sea cometido con ocasión de la contravención de normas o disposiciones contenidas en leyes, decretos,

órdenes (...)” (Ley Penal del Ambiente, 2012: Art. 4). Y por último, la Ley Orgánica Contra la Delincuencia Organizada y Financiamiento al Terrorismo, consagra en el artículo 31:

Las personas jurídicas, con exclusión del Estado y sus empresas, son responsables civil, administrativa y penalmente de los hechos punibles relacionados con la delincuencia organizada y el financiamiento al terrorismo cometidos por cuenta de ellas, por sus órganos directivos o sus representantes. Cuando se trate de personas jurídicas del sistema bancario, financiero o cualquier otro sector de la economía, que intencionalmente cometan o contribuyan a la comisión de delitos de delincuencia organizada y financiamiento al terrorismo, el Ministerio Público notificará al órgano o ente de control correspondiente para la aplicación de las medidas administrativas a que hubiere lugar (Ley Orgánica Contra la Delincuencia Organizada y Financiamiento al Terrorismo, 2012: Art. 31).

Ahora bien, las normas mencionadas anteriormente no implican un reconocimiento pleno de la responsabilidad penal de la persona jurídica, sino que más bien a través de ellas, el legislador venezolano intenta actuar contra los nuevos tipos delictivos que no se prevén en el Código Penal. Aunado a ello, ninguna de las leyes especiales a las que se hace referencia contienen delitos relativos al uso o mal uso de la inteligencia artificial de los vehículos, por lo que, para 2022 sigue siendo una materia no legislada ni siquiera en cuanto a responsabilidad penal de la persona se trata.

### 3.2. Teoría de Hafter ¿Es posible su aplicación en Venezuela?

Partiendo del hecho que el Código Penal venezolano se basa en los preceptos de la Escuela Clásica del derecho penal, pero que ciertas leyes especiales contemplan la imputación de la persona jurídica, se cuestiona por lo tanto, qué posición concluirán los jueces venezolanos al momento de tomar una decisión en los casos de accidentes con vehículo autónomo. En este trabajo se propone la evaluación de la teoría de Ernst Hafter, quien dijo que la responsabilidad penal de las empresas es tanto posible como deseable (Dubber, 2012), contribuyendo a abandonar los paradigmas y abocarse al derecho moderno.

Para elaborar su teoría, Hafter se basa en la teoría de la personalidad real de la asociación desarrollada por Gierke, pero parte de la idea según la cual, la persona jurídica es el resultado del instinto que tienen las personas de asociarse, y por lo tanto “(...) es un ser viviente que tiene una *voluntad especial* (...) constituida por todas las voluntades individuales de los sujetos que la integran (Bacigalupo, 1997). Además, señala Bacigalupo citando a Hafter, que:

Cualquier persona con capacidad de voluntad y, por lo tanto, con capacidad de acción es básicamente capaz de delinquir y reconoce que tal capacidad la tiene, junto al hombre, también cualquier persona jurídica capaz de intervenir en la vida social expresando su voluntad por medio de esa *voluntad especial* (*Sonderwille*) que tiene lugar por medio de la organización de la voluntad de sus miembros. (Hafter, 1903: 65. Citado en Bacigalupo, 1997: 65).

En este sentido, Hafter concluye que no es necesario reconocer a la corporación como sujeto de derecho para que sea posible atribuírsele la comisión de delitos porque quien delinque es más apropiadamente, un objeto del Derecho, y si tiene voluntad y voluntad culpable, es capaz de delinquir. En definitiva, el aporte más significativo de Hafter es dejar de manifiesto que se puede prescindir del concepto previamente utilizado de la persona jurídica como “ficción”, y darle paso a la voluntad especial de la asociación, manifestada a través de algunos de sus miembros (Bacigalupo, 1997).

Ahora bien, respecto a la utilización de la teoría de Hafter en el derecho venezolano para tratar el tema de la responsabilidad penal de la persona jurídica, se plantea una cuestión fundamental: la pena y los fines por los cuales se aplica. Existen diversas teorías que intentan hallar el fin de la pena, es así como Jakobs dice que se castiga para mantener el orden social; Kant señala que la función de la pena se basa en la realización de la justicia (Kant, 1797); mientras que, para la teoría de la utilidad, la pena se halla sometida a la reserva de su necesidad social (Jakobs, 1997).

Independientemente de la teoría en la que se crea para determinar el fin de la pena, anteriormente quedó de manifiesto con Hafter que la persona jurídica puede ser responsable por los delitos cometidos por ella, sin embargo, en primer lugar, dado que el derecho penal tiene carácter de *ultima ratio*, y que si llegamos hasta él, el resto de sanciones administrativas o civiles fueron ineficaces, y en segundo lugar, que en Venezuela la pena mayor es la privativa de libertad en prisión consagrada en el artículo 8 del Código Penal, que busca la reeducación y la reinserción social; nos encontramos con una barrera normativa para la aplicación de la teoría de Hafter, requiriendo una modificación al Código Penal, en donde se incluyan las consecuencias jurídicas aplicables a las corporaciones, ya que si de extinción de la compañía se habla, esto puede ser abordado fácilmente por el derecho mercantil.

La teoría de Hafter, si bien intenta aproximarse al castigo de las personas jurídicas, resulta ineficaz, al menos con los carros autónomos o semiautónomos que existen actualmente en el mercado y que pudieran llegar a Venezuela, porque estas máquinas no pueden razonar como lo haría un humano y la exteriorización de su “voluntad” responde simplemente a la programación tecnológica que tuvo al inicio, es decir, sus acciones no dependen de un pensamiento que previamente evaluó.

#### 4. El homicidio culposo causado por vehículos con autopiloto ¿Quién es responsable?

En caso de que un conductor perdiera el control de su vehículo rápidamente en una plaza llena de personas, tras haberse descuidado en la vía ¿Preferiría chocar contra un grupo de ancianos o contra un grupo de niños? Tal vez su moral le incline a hacer lo que considere socialmente correcto, pero esto no es así con los robots, porque no son un ser psico-bio-social, y por lo tanto no “sienten” nada. Señala Diéguez que “Todavía no hay un marco jurídico lo suficientemente avanzado que permita esclarecer de quién es la responsabilidad en caso de daño causado: si de las aseguradoras, los fabricantes, etc.” (Diéguez, 1993: 194, citado en Terrones, 2021: 180).

Lo anterior, hace necesaria una revisión del artículo 409 del Código Penal venezolano, que tipifica el delito de homicidio culposo al establecer:

El que, por haber obrado con imprudencia o negligencia, o bien con impericia en su profesión, arte o industria, o por inobservancia de los reglamentos, órdenes e instrucciones, haya ocasionado la muerte de alguna persona, será castigado con prisión de seis meses a cinco años. (Código Penal, 2005: Art. 409).

Para que se configure el delito de homicidio culposo, se requieren una serie de requisitos establecidos en el artículo ejusdem, pero que, además, fueron explicados por la decisión No. PK112005000350 del Tribunal Segundo de Primera Instancia en funciones de Juicio del Circuito Judicial Penal del Estado Portuguesa en fecha 22 de junio de 2005, a saber:

Para que exista homicidio culposo, es menester que se satisfagan las siguientes condiciones:

- A. El agente no tiene animus necandi, ni siquiera animus nocendi, respecto al sujeto pasivo. En este tipo de homicidio, no existe la intención de matar, ni siquiera de lesionar al sujeto pasivo.
- B. La muerte del sujeto pasivo se deriva de la imprudencia, negligencia, impericia de la profesión, arte o industria o la inobservancia de los reglamentos, órdenes o instrucciones en que haya incurrido el sujeto activo.
- C. El resultado típicamente antijurídico (muerte del sujeto pasivo) ha de ser previsible para el agente. No es menester que el agente haya previsto efectivamente, tal resultado antijurídico, basta con que haya podido preverlo. (Tribunal Segundo de Primera Instancia en funciones de juicio de portuguesa, 2005: Decisión No. PK112005000350).

Lo anterior ratifica la necesaria existencia de la voluntad y consciencia, como presupuesto para la formación del dolo pero también de la culpa, a los que en cuyo caso se suman a la voluntad en el despliegue de una actividad lícita, la imprudencia, negligencia, impericia o inobservancia, elementos que involucran una condición volitiva

que solo detenta la persona humana, dejando de manifiesto que es solo ella quien puede ser sujeto activo de delito conforme a la redacción del mencionado código, toda vez que, y en palabras de Echeverry “(...) la capacidad penal es considerada condición previa a la culpabilidad porque es indispensable a la formación de la voluntad contraria al derecho, voluntad que se manifiesta de dos maneras: el dolo o intención y la negligencia” (Echeverry, 2009: 133). De allí que, en el delito de homicidio se podrá imputar al conductor una vez que se verifique el nexo de causalidad entre la acción y su resultado.

En la presente investigación se toma en cuenta el deber jurídico de evitar el resultado, es decir, la posibilidad de castigar al omitente previamente determinado por la ley o por un contrato, que tiene una posición o deber especial en relación a la integridad del bien jurídico correspondiente, y que la no evitación del resultado, de por sí constituye un delito (Aráuz, 2000). De modo que, en el caso de un padre que le permita a su hijo menor de edad conducir un vehículo que nunca ha manejado y esta acción resulte en un homicidio, el padre será penalmente responsable porque pudo evitar ese accidente al manejar él mismo el carro, ya que es él quien tiene los conocimientos necesarios para hacerlo. Esto inevitablemente conllevaría al responsable del vehículo, de un deber permanente de supervisión, vigilancia y corrección sobre la acción del automóvil, aunque el sistema de autoconducción o piloto automático esté activado, independientemente del nivel de automatización del vehículo.

Supuesto especial de análisis lo constituyen los casos donde está probada la acción del conductor que, activando la modalidad de autoconducción, ejecuta maniobras para evitar un resultado lesivo a las personas y el carro no responde a maniobras evasivas porque su software o hardware lo impiden. De allí que, en los esfuerzos doctrinales por hallar una vía para castigar a la persona jurídica, bien sea la compañía de ensamblaje, de distribución, ventas, servicios, proveedor de servicios electrónicos al vehículo u otras empresas involucradas, han surgido otras personas naturales que pueden ser consideradas como responsables y que su imputación es mucho más fácil y palpable porque contienen un elemento psicológico que la persona jurídica nunca va a tener.

Apoyando la idea anterior sobre la persona humana como única responsable, en el ámbito internacional, Lozano cita en su investigación a la Memoria de la fiscalía general del Estado en España, que establece:

[e]n materia de responsabilidad penal en caso de accidente parece claro que esta no podrá atribuirse al conductor –por falta de dominio del hecho– en los casos más avanzados de plena automatización (estadio 5 de implantación previsible a medio o largo plazo) que no requieren de aquella figura” (Memoria de la fiscalía general del Estado, citado en Lozano, 2020: 38).

Es decir, el ordenamiento jurídico español solo contempla excluir al conductor como principal responsable en los casos de vehículos completamente autónomos y esto es difícil que ocurra puesto que todavía no existe un carro autónomo de nivel 5 que haya sido aprobado para circular, dejando el tema de la responsabilidad penal a cargo exclusivamente del conductor, como se ha venido recalando en puntos anteriores.

## Conclusión

En los últimos años, Venezuela era considerado como uno de los países menos actualizados en comparación con el resto de Latinoamérica; mientras que en el mundo se empezaban a implementar los últimos aparatos tecnológicos, en Venezuela apenas se conocía sobre ellos. Sin embargo, esto recientemente cambió y ahora también podemos gozar de la tecnología de punta que revoluciona el mercado.

Hasta entonces, no había sido del interés de los ciudadanos o legisladores, estudiar la responsabilidad penal en caso de homicidios en donde interviniera una máquina porque simplemente estaban fuera del alcance de la mayoría de los venezolanos. No obstante, ya es tangible la nueva realidad tecnológica y su falta de regulación legislativa, tal y como ahora, pudiera resultar en gran impunidad basada en el desconocimiento normativo y técnico del vehículo semiautónomo o autónomo, que intenta imitar ciertas funciones humanas al momento de manejar, es así como se planteaba la cuestión de si la empresa automotriz diseña y distribuye un vehículo capaz de actuar por sí solo, quién es responsable del homicidio.

Para responder a la problemática anterior, en el presente trabajo se hizo un análisis de las diferentes opiniones de autores patrios e internacionales sobre la atribución de responsabilidad penal de las personas jurídicas, concluyendo que esta idea ha constituido un problema para los países latinoamericanos, en donde todavía no se ha dejado atrás el paradigma clásico del derecho penal, a diferencia de los países anglosajones en donde los estudios jurídicos en esta materia, han tenido más avance. En el caso venezolano, y considerando la vieja data de nuestro Código Penal, no se puede hablar todavía de responsabilidad penal de la corporación y aún menos de responsabilidad de las máquinas porque no se puede apreciar el *iter criminis* ni la relación de causalidad entre la acción y el resultado porque ni la persona jurídica ni la máquina tienen capacidad de razonamiento lógico todavía.

Las apreciaciones realizadas nos llevan a considerar a la persona humana como único sujeto activo del delito de homicidio culposo previsto y sancionado en el artículo 409 del Código Penal venezolano, cuya característica principal es la carencia del *animus nocendi* y del *animus necandi* por parte del conductor. Se determinó además que no solo el conductor propiamente puede ser responsable penalmente, sino que también juega un papel fundamental la posición del garante en los casos en donde un tercero involucrado pudo haber evitado el accidente y no lo hizo, castigándose su falta de actuación. Es decir, antes de intentar un proceso penal contra alguna de las empresas involucradas, se debe analizar la participación en el delito de las personas físicas intervinientes en él.

A su vez, se llegó a la conclusión en el presente estudio que la carencia de normativa nacional respecto a la inteligencia artificial y las nuevas tecnologías, ha llevado a un vacío jurídico que solo llenaría una reforma sustancial al Código Penal venezolano en donde se incluyan las nuevas formas de delinquir, los castigos pertinentes de acuerdo al tipo de persona, y los nuevos medios de comisión de delitos, entre ellos los robots y los sistemas de inteligencia artificial, que si bien constituyen en la mayoría de los casos, elementos útiles para el desarrollo humano, pueden utilizarse de forma maliciosa y servir para la comisión de delitos. Además, se recomienda el estudio a profundidad de la personalidad jurídica robótica, ya que con las nuevas tecnologías automotrices tal y como la de “cerebro a vehículo” de ciertas marcas, el futuro proyecta que los vehículos autónomos serán capaces de imitar literalmente las conductas humanas, pudiendo incluso tener la voluntad para delinquir.

### Referencias bibliográficas

ARÁUZ, Manuel. 2000. **La omisión, comisión por omisión y posición de garante**. Revista Encuentro. En: <https://camjol.info/index.php/ENCUENTRO/article/view/3919> [Consultado el 25 de julio del 2022].

ARTEAGA, Alberto. 2009. **Derecho Penal venezolano**. Ediciones Liber. Venezuela.

BACIGALUPO, Silvina. 1997. **La Responsabilidad Penal de las Personas Jurídicas. Un estudio sobre el sujeto del Derecho Penal**. Universidad Autónoma de Madrid. Madrid. En: <https://repositorio.uam.es/handle/10486/4345> [Consultado el 20 de julio del 2022].

GLESS, Sabine. SILVERMAN, Emily. WEIGEND, Thomas. 2016. **If Robots cause harm, Who is to blame? Self-Driving cars and Criminal Liability**. Revista New Criminal Law Review. En: <https://online.ucpress.edu/nclr/article/19/3/412/68679/If-Robots-cause-harm-Who-is-to-blame-Self-driving> [Consultado el 26 de mayo del 2022].

BELTRÁN, Víctor. PREMINGER, David. 2020. **Inteligencia artificial en el sistema de justicia criminal: algunas reflexiones sobre su aplicación en el derecho chileno**. Revista de Derecho aplicado LLM UC. En: <http://www.rchd.cl/index.php/RDA/article/view/9996/14983> [Consultado el 07 de julio del 2022].

CALATAYUD, Agustina. BENÍTEZ, Carolina. LEAÑO, Juan. AGOSTA, Roberto. BLAS, Frédéric. GOYTIA, Cynthia. GUILERA, Soledad. RIOBÓ, Alexander. NAVAS, Cristian. FREYTES, Carlos. RODRÍGUEZ, Florencia. **Vehículos autónomos: una revisión bibliográfica sobre su impacto en la movilidad de las ciudades en la región**. Banco Interamericano de Desarrollo. En: <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/Vehiculos-autonomos-Una-revision-bibliografica-sobre-su-impacto-en-la-movilidad-de-las-ciudades-de-la-region.pdf> [Consultado el 30 de junio del 2022].

MONTES, Mónica Patricia. 2021. **Competencias Idiomáticas Básicas**. Universidad de La Sabana. En: <https://intellectum.unisabana.edu.co/handle/10818/55060> [Consultado el 05 de julio del 2022].

DUBBER, Markus. 2012. *The Comparative History and Theory of Corporate Criminal Liability*. Universidad de Toronto. En: <https://tspace.library.utoronto.ca/bitstream/1807/87912/1/Dubber%20Comparative%20History.pdf> [Consultado el 20 de julio del 2022].

ECHEVERRY, Yesid. 2009. **Voluntad y conocimiento como presupuestos del dolo en materia penal**. Revista científica Guillermo de Ockham. En <http://bibliotecadigital.usb.edu.co/bitstream/10819/5131/1/539-1344-1-PB.pdf> [Consultado el 25 de julio del 2022].

JAKOBS, Günther. 1997. **Derecho Penal parte general. Fundamentos y teoría de la imputación**. Edición traducida de Marcial Pons Ediciones Jurídicas. Madrid.

KANT, Immanuel. 1797. **Fundamentación de la Metafísica de las costumbres**. Edición digital traducida de Espasa, Calpe, S.A. 1980. Madrid.

LI, Yohana. DÍAZ, Marielis. MORANTES, Shantall. DORATI, Yazmín. 2018. **Vehículos autónomos: Innovación en la logística urbana**. Revista de Iniciación Científica de la Universidad Tecnológica de Panamá. En: [https://core.ac.uk/display/234019727?utm\\_source=pdf&utm\\_medium=banner&utm\\_campaign=pdf-decoration-v1](https://core.ac.uk/display/234019727?utm_source=pdf&utm_medium=banner&utm_campaign=pdf-decoration-v1) [Consultado el 08 de junio del 2022].

LOZANO, Cristina. 2020. **Un estudio sobre la conducción autónoma y su problemática jurídica**. Universidad Pontificia Comillas. En <https://repositorio.comillas.edu/rest/bitstreams/410299/retrieve> [Consultado el 01 de agosto del 2022]

MANCILLA, Roberto. 2015. **El principio de progresividad en el ordenamiento constitucional mexicano**. Cuestiones Constitucionales: Revista mexicana de Derecho Constitucional. En: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-91932015000200004](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-91932015000200004) [Consultado el 07 de julio del 2022]

MARTÍNEZ, Goretty. 2013. **La inteligencia artificial y su aplicación al campo del Derecho**. Alegatos No. 82. En <https://fuenteshumanisticas.azc.uam.mx/index.php/ra/article/view/205> [Consultado el 05 de julio del 2022].

TERRONES, Antonio. 2021. **Una aproximación general al desarrollo de los coches autónomos**. Revista Iberoamericana de Ciencia, Tecnología y Sociedad. En <https://www.redalyc.org/journal/924/92469371015/html/> [Consultado el 1 de agosto del 2022].

ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. 2021. **Código Orgánico Procesal Penal**. En Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.644 Extraordinario.

ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. 2005. **Código Penal**. En Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.768 Extraordinario.

ASAMBLEA NACIONAL CONSTITUYENTE. 1999. **Constitución de la República Bolivariana de Venezuela**. En Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela N° 5.453.

ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. 2001. **Ley Especial Contra los Delitos informáticos**. En Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela N° 37.313.

ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. 2012. **Ley Orgánica Contra la Delincuencia Organizada y Financiamiento al Terrorismo**. En Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.912.

ASAMBLEA NACIONAL DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. 2012. **Ley Penal del Ambiente**. En Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela N° 39.913.

ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. 1968. **Convención sobre la circulación vial**.

PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. 1998. **Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre**. Decreto N° 2.542 En Gaceta Oficial Extraordinaria de la República Bolivariana de Venezuela N° 5. 240.

TRIBUNAL SUPREMO DE JUSTICIA. 2005. **Tribunal Segundo de Primera Instancia en funciones de Juicio de portuguesa (Extensión Acarigua). Decisión N° PK112005000350**. En <https://vlexvenezuela.com/vid/mois-abgs-otoniel-ygdalia-ctimas-elda-307042542> [Consultado el 25 de julio del 2022].

Nicholas David Miller contra el Departamento de Vehículos a Motor de California, Estados Unidos. 2018. En <https://casetext.com/case/miller-v-dept-of-motor-vehicles> y <https://www.courts.ca.gov/opinions/documents/B305604.PDF> [Consultado el 01 de agosto del 2022].