

DEUS PRAVIDET PRO

# Revista

Enero 2012

29

# LABOR



tirant lo blanch

# Revista Penal

Número 29

## Sumario

---

### Doctrina

– La regulación de los delitos informáticos en el Código Penal argentino, por <i>Gustavo A. Arocena</i> .....	5
– La “ineficacia” de la prueba ilícita en el proceso penal italiano: entre el principio de taxatividad y la ponderación de intereses, por <i>Carlotta Conti</i> .....	29
– La pequeña criminalidad insidiosa en las infracciones contra el patrimonio. Análisis de las últimas reformas penales, por <i>M<sup>a</sup> José Cuenca García</i> .....	48
– Incertidumbres y callejones sin salida en la elaboración de la doctrina italiana en materia de dolo eventual, por <i>Massimo Luigi Ferrante</i> .....	69
– Nuevas formas de criminalidad patrimonial a través de Internet, por <i>Fátima Flores Mendoza</i> .....	75
– ¿Existe el principio de <i>la ley especial deroga la ley general</i> en materia penal? La confusión de un sector de la doctrina penalista respecto del principio de especialidad, por <i>Pablo Hernández-Romo Valencia y José Luis González Cussac</i> .....	87
– Responsabilidad penal del asesor jurídico, por <i>Diego-Manuel Luzón Peña</i> .....	97
– El derecho en la guerra contra el terrorismo. El derecho de la guerra, el derecho penal internacional y el derecho de la guerra dentro del derecho penal interno (“derecho penal del enemigo”), por <i>Francisco Muñoz Conde</i> .....	115
– Un problema de técnica-legislativa: las cláusulas innominadas en la reforma del Derecho penal económico, por <i>Irene Navarro Frías</i> .....	127
– El fundamento de la autoría mediata y los requisitos de la instrumentalización en los delitos dolosos e imprudentes, por <i>Luciana de Oliveira Monteiro</i> .....	145
– La teoría de los delitos de infracción de deber —Fundamentos y consecuencias— por <i>Raúl Pariona Arana</i> ..	167
– La voluntad del legislador penal: del texto refundido de Código penal de 1973 a la reforma de 2010, por <i>Luis Ramón Ruiz Rodríguez</i> .....	178
– Historia y Dogmática del Derecho penal fragmentario, por <i>Thomas Vormbaum</i> .....	203
<b>Sistemas penales comparados:</b> Delitos contra la seguridad en el tráfico rodado.....	223
<b>Bibliografía:</b> Notas bibliográficas sobre la tortura, por <i>Francisco Muñoz Conde</i> .....	265
<b>In Memoriam:</b> Hans Joachim Hirsch, por <i>Eduardo Demetrio Crespo</i> .....	272
<b>Crónicas</b>	
– El Sistema Interamericano de Protección de los Derechos Humanos y el Derecho Penal Internacional, por <i>Salvador Herencia Carrasco</i> .....	277
– Escuela de Verano en Ciencias Criminales y Dogmática Penal alemana. Göttingen (Alemania) 5-16 de septiembre de 2011, por <i>John E. Zuluaga</i> .....	289
<b>Noticias</b> .....	294

---



Universidad  
de Huelva



UNIVERSIDAD  
DE SALAMANCA



tirant lo blanch

Publicación semestral editada en colaboración con las Universidades de Huelva, Salamanca, Castilla-La Mancha, Pablo Olavide de Sevilla y la Cátedra de Derechos Humanos Manuel de Lardizábal.

### **Dirección**

Juan Carlos Ferré Olivé. Universidad de Huelva  
ferreolive@terra.es

### **Comité Científico Internacional**

Kai Ambos. Univ. Göttingen	Victor Moreno Catena. Univ. Carlos III
Luis Arroyo Zapatero. Univ. Castilla-La Mancha	Francisco Muñoz Conde. Univ. Pablo Olavide
David Baigún. Univ. Buenos Aires	Enzo Musco. Univ. Roma
Ignacio Berdugo Gómez de la Torre. Univ. Salamanca	Francesco Palazzo. Univ. Firenze
Gerhard Dannecker. Univ. Heidelberg	Teresa Pizarro Beleza. Univ. Lisboa
Jorge Figueiredo Dias. Univ. Coimbra	Claus Roxin. Univ. München
George P.Fletcher. Univ. Columbia	José Ramón Serrano Piedecosas. Univ. Castilla-La Mancha
Luigi Foffani. Univ. Módena	Ulrich Sieber. Max Planck Institut- Freiburg
Nicolás García Rivas. Univ. Castilla-La Mancha	Juan M. Terradillos Basoco. Univ. Cádiz
Vicente Gimeno Sendra. UNED	Klaus Tiedemann. Univ. Freiburg
José Manuel Gómez Benítez. Univ. Complutense	John Vervaele. Univ. Utrecht
José Luis González Cussac-Univ. Jaime I	Joachim Vogel. Univ. Tübingen
Winfried Hassemer. Univ. Frankfurt	Eugenio Raúl Zaffaroni. Univ. Buenos Aires
Borja Mapelli Caffarena. Univ. Sevilla	

### **Consejo de Redacción**

Miguel Ángel Núñez Paz, Susana Barón Quintero y Victor Macías Caro (Universidad de Huelva). Adán Nieto Martín, Eduardo Demetrio Crespo y Ana Cristina Rodríguez (Universidad de Castilla-La Mancha). Emilio Cortés Bechiarelli (Universidad de Extremadura) Lorenzo Bujosa Badell, Eduardo Fabián Caparros, Nuria Matellanes Rodríguez, Ana Pérez Cepeda y Nieves Sanz Mulas (Universidad de Salamanca), Paula Andrea Ramírez Barbosa (Universidad Externado, Colombia), Paula Bianchi (Universidad de Los Andes, Venezuela).

### **Sistemas penales comparados**

Georg Steinberg y Martina Kratz (Alemania)	Manuel Vidaurri Aréchiga (México)
Luis Fernando Niño (Argentina)	Sergio J. Cuarezma Terán (Nicaragua)
Alexis Couto de Brito (Brasil)	Bárbara Kunicka-Michalska (Polonia)
Roberto Madrigal Zamora (Costa Rica)	Frederico de Lacerda da Costa Pinto (Portugal)
Alejandro Rodríguez Barilla (Guatemala)	Svetlana Paramonova (Rusia)
Angie A. Arce Acuña (Honduras)	Pablo Galain Palermo y Gastón Chaves Hontou (Uruguay)
Giuseppe Amara (Italia)	Jesús Enrique Rincón Rincón (Venezuela)

[www.revistapenal.com](http://www.revistapenal.com)

© TIRANT LO BLANCH  
EDITA: TIRANT LO BLANCH  
C/ Artes Gráficas, 14 - 46010 - Valencia  
TELF.S.: 96/361 00 48 - 50  
FAX: 96/369 41 51  
Email: [tlb@tirant.com](mailto:tlb@tirant.com)  
<http://www.tirant.com>  
Librería virtual: <http://www.tirant.es>  
DEPÓSITO LEGAL:  
ISSN.: 1138-9168  
IMPRIME: Guada Impresores, S.L.  
MAQUETA: PMc Media

Si tiene alguna queja o sugerencia envíenos un mail a: [atencioncliente@tirant.com](mailto:atencioncliente@tirant.com). En caso de no ser atendida su sugerencia por favor lea en [www.tirant.net/index.php/empresa/politicas-de-empresa](http://www.tirant.net/index.php/empresa/politicas-de-empresa) nuestro Procedimiento de quejas.



## Delitos contra la seguridad en el tráfico rodado

### Alemania

Dr. Georg Steinberg y cand. iur. Martina Kratz

Universidad de Colonia\*

Texto traducido del Alemán por cand. iur.

Waleska Izeta

Universidad de Colonia

#### I. Aproximación general

Los delitos más importantes contra la seguridad del tráfico se encuentran en la sección 28 de la parte especial del código penal alemán, que lleva por título “*delitos de peligro público*”. Se trata del § 315b StGB (*intervenciones peligrosas en el tráfico vial*), § 315c StGB (*puesta en peligro del tráfico vial*) y § 316 StGB (*conducción en estado embriaguez*); además se encuentra el § 142 StGB (*alejamiento no permitido del lugar del accidente*). Estos delitos se explicarán por separado en los puntos II a IV.

En esta presentación no se profundizará el § 316a StGB (*agresión con violencia a conductores*); si bien, la norma apunta en este sentido a la seguridad del tráfico vial, ya que precisamente se protege de ataques a los automovilistas; sin embargo, el § 316a StGB está en un contexto bastante más cercano a los §§ 249, 255 StGB, que protegen en primer lugar la propiedad<sup>2</sup> y los bienes, respectivamente. El § 21 de la Ley de tráfico alemana (*conducir sin permiso*) será igualmente sólo mencionado; otros hechos penales de tráfico de orden secundario, se encuentran en los §§ 22-22b StVG.

#### II. § 316 StGB Conducción en estado de embriaguez.

(1) *Quien conduzca un vehículo en el tráfico (§§ 315 hasta 315 d), aunque él no esté en condiciones de conducir el vehículo con seguridad a causa de ingerir bebidas alcohólicas u otros medios embriagantes, será castigado con pena privativa de la libertad hasta un*

*año o con multa, cuando el hecho no esté amenazado con castigo en los §§ 315 a o 315 c.*

(2) *De acuerdo con el inciso 1 también será castigado quien cometa el hecho con imprudencia.*

#### 1. Estructura y ubicación sistemática del § 316 StGB

Para la exposición de los delitos de tráfico vial es razonable comenzar con el § 316 StGB el cual, según señala el propio texto (al final del inciso 1), es delito base del § 315c StGB.

El § 316 StGB protege la seguridad del tráfico vial como delito de peligro abstracto, es decir, la norma no exige ningún peligro concreto o daño de bienes jurídicos, sino que sanciona ya el comportamiento estadístico peligroso como tal, de conducir un vehículo en el tráfico a pesar de estar en estado de embriaguez. Por consiguiente, es el § 316 StGB un delito de mera actividad, en el cual no se exige ningún resultado de hecho separable de la acción. Por lo demás, la norma es un delito de propia mano, en el cual la comisión a través de autoría mediata está totalmente excluida (§ 25 párr. 1. 2 StGB). Esto resulta de la especificación especial de la acción de hecho: „Conducir”, que exige conceptualmente una ejecución personal (“*Eigenhändigkeit*”).

#### 2. Atributos típicos del § 316 inciso 1 StGB

##### 2.1. Conducir un vehículo en el tráfico

“Conducir” un vehículo exige que el vehículo se haya puesto en movimiento. “Conductor” es aquel, que se sirve así mismo de las instalaciones técnicas esenciales del vehículo que están determinadas para su locomoción; el profesor del autoescuela, por ejemplo, sentado junto al alumno (que por consumo de alcohol no está apto para conducir) y que sólo da instrucciones, no conduce, y tampoco puede ser un autor mediato (vid supra). Como “vehículo”, tienen cabida junto a automóviles, también bicicletas, carruajes de caballos, etc.

“Tráfico” se refiere a todos los tipos de circulación (tráfico ferroviario, de barcos y comunicaciones aéreas), *in praxi* sobre todo el tráfico vial. Con esto, el hecho tiene que ser cometido en el espacio de circulación pública. Este atributo no se determina por la dedicación o regímenes de tenencia de la zona, sino, si el espacio es utilizado por un círculo de personas indeterminado (por ejemplo: comprende los aparcamientos de tiendas, y no el recinto de la empresa que es utilizado sólo por empleados de dicha empresa)<sup>3</sup>.

### 2.2. Estado de embriaguez

Sin embargo, el atributo del hecho típico que más ocupa a la práctica y ciencia es el estado de embriaguez. Casuísticamente esta característica se refiere al consumo verificado de los anestésicos más diferentes. Pero de modo central es el estado de embriaguez por motivos de alcohol. Según la jurisprudencia, la medición de la concentración de alcohol en el aire espirado es poco fiable para ser ésta la base de un castigo<sup>4</sup>.

El hecho es castigado sólo como falta, según el § 24a StVG si se encuentran 0,25 mg/l o más alcohol en el aire espirado<sup>5</sup>. Necesariamente para aplicar un castigo según el § 316 StGB debe ser mucho mayor la concentración de alcohol en sangre, verificada a través de la extracción de sangre, que según el párrafo § 81a StPO es una intervención admisible en el procedimiento penal.

La consideración de la embriaguez puede ser alcanzada por dos caminos diferentes. Por una parte como embriaguez absoluta: quién tenga al momento de cometer el hecho una concentración de alcohol de sangre (*Blutalkoholkonzentration* o BAK) de 1,1 grado de alcoholemia o más (así en automóviles<sup>6</sup>, en bicicletas: 1,6 grado de alcoholemia<sup>7</sup>), no puede conducir el vehículo con seguridad según los conocimientos médicos. Consecuentemente, aquí ya no son necesarios otros indicios de embriaguez.

Por otra parte, la embriaguez puede ser considerada como relativa, es decir entran en juego *varios* indicios. El indicio central es aquí un BAK de por lo menos 0,3 y a lo sumo 1,09; para la declaración de embriaguez además tienen que añadirse aquí otros indicios, o sea, síntomas de deficiencia motivados por el alcohol, como errores de conducción, por ejemplo salirse del trayecto; pero también síntomas que se presentan al término del viaje (el modo de andar inseguro, vacilante, balbuceo etc.). Mientras menos BAK, mayores son las exigencias requeridas a través de estos indicios restantes<sup>8</sup>.

Dado que para la punibilidad es determinante el BAK en el momento de cometer el hecho, pero sin embargo en la práctica el BAK del autor es con frecuencia constatado bastante más tarde, es necesario realizar un cálculo retroactivo. Se hace en favor del autor sospechoso (*in dubio pro reo*) un uso del valor mínimo de disminución del alcohol por hora, según los conocimientos médicos, o sea, de 0,1 grados de alcoholemia; aquí no están incluidas las dos primeras horas después de haber finalizado de beber, como posibles fases de resorción, en las cuales el nivel de alcohol en la sangre aún no baja<sup>9</sup>.

Para la constatación de la incapacidad de culpabilidad motivada por el alcohol según el párrafo § 20 StGB (desde 3,0 grados de alcoholemia) y la capacidad de culpabilidad reducida según el § 21 StGB (desde 2,0 grados de alcoholemia) se hace, en cambio, a favor del sospechoso uso del valor más elevado posible de disminución del alcohol por hora, o sea, de 0,2 grados de alcoholemia; además se suplementa un valor de seguridad único de 0,2 grados de alcoholemia<sup>10</sup>.

### 2.3. Dolo

El § 316 inciso 1 StGB requiere según el § 15 StGB una acción dolosa. Si bien, es generalmente sabido que el consumo de alcohol lleva a una conducción peligrosa, el tribunal tiene que constatar de todas maneras la acción dolosa. Si el autor, como ocurre a menudo, afirma que se ha sentido con capacidad de conducir un vehículo a pesar del consumo de alcohol, la prueba del dolo puede ser llevada a cabo sólo mediante indicios (objetivos), dentro de los cuales juegan un papel importante, especialmente, el conocimiento del autor de la cantidad de su consumo de alcohol (cálculo de cuenta), BAK con valores que superan 1,1 grado de alcoholemia, delitos de embriaguez anteriores, síntomas de deficiencia que el autor mismo haya percibido o la elección de un “camino secreto” por ejemplo<sup>11</sup>. Si la constatación del propósito fracasa, se aplica § 316 inciso 2 StGB.

## III. § 315c StGB Puesta en peligro del tráfico vial

(1) *Quien en el tráfico vial*

1. *conduzca un vehículo, aunque*

a) *a causa del consumo de bebidas alcohólicas o*

b) *en razón de deficiencias mentales o físicas*

*no este en condición de conducir el vehículo con seguridad,*

2. *de manera gravemente contraria a las normas de la circulación y desconsiderada*

- a) no observe la prelación de paso,  
 b) traspase falsamente o de otra manera conduzca incorrectamente en maniobras de adelantamiento,  
 c) conduzca incorrectamente en cruces peatonales,  
 d) maneje demasiado rápido en sitios de difícil orientación visual, cruces de calles, bocacalles, o pasos a nivel,  
 e) no conserve la calzada derecha de la vía, en sitios de difícil orientación visual,  
 f) retorne en autopistas, conduzca en reversa o contra el flujo de conducción o intente hacerlo, o  
 g) no haga reconocibles a suficiente distancia, vehículos parados varados, no obstante que esto sea necesario para la seguridad vial, y con ello ponga en peligro la integridad física o la vida de otra persona o cosas ajenas de valor significativo, será castigado con pena privativa de la libertad hasta cinco años o con multa.

(2) En los casos del inciso 1 numeral 1, la tentativa es punible.

(3) Quien en los casos del inciso 1

1. cause el peligro con culpa o

2. actúe con culpa y cause el peligro culposamente

será castigado con pena privativa de la libertad hasta dos años o con multa.

### 1. Atributos típicos del § 315c StGB

El § 315c StGB incorpora en el inciso 1 número 1 lit. a) el supuesto de hecho del § 316 StGB, sucede a éste, en este aspecto entonces como *lex specialis*. Las deficiencias mentales o corporales en el sentido del § 315c inciso 1 número 1 lit. b) StGB son enfermedades incluidas, pero también, por ejemplo, el agotamiento<sup>12</sup>.

Los supuestos de hecho del inciso 1 número 2 determinan otros comportamientos muy peligrosos en el tráfico vial. La característica objetiva “*de manera gravemente contraria a las normas de la circulación*” excluye supuestos de bagatela. Actúa de forma desconsiderada (subjektivamente) quien de manera egoísta no cumple con sus obligaciones con respecto a otros usuarios de la vía pública<sup>13</sup>.

### 2. Bienes jurídicos y resultados de hecho del § 315c StGB

El bien jurídico tutelado por la norma es nuevamente la seguridad del tráfico vial, que está protegido abstractamente (cfr. supra I. 1.). Además exige el § 315c StGB como resultado del hecho causal, un peligro concreto para la integridad física, la vida o una cosa ajena de valor considerable. La norma protege los bienes jurídicos

respectivos de otros usuarios de la vía pública como un delito de peligro concreto. El consentimiento de la víctima en el peligro concreto de sus bienes jurídicos no es válido como causa de justificación, ya que la norma protege también la seguridad del tráfico en general<sup>14</sup>.

Protegido en cuanto a la integridad física y la vida está también fundamentalmente el copiloto del autor<sup>15</sup>, sin embargo no lo está, según la jurisprudencia, si él mismo es participe del hecho (como instigador o cómplice §§ 26, 27 StGB)<sup>16</sup>. El vehículo conducido (no perteneciente al autor) utilizado como medio, no es al mismo tiempo *objeto de hecho* adecuado, ya que el § 315c StGB apunta en primer lugar a la seguridad del tráfico en general, sólo en segunda línea a la protección de la propiedad<sup>17</sup>. Respecto del peligro hacia los bienes, exige la jurisprudencia que en la situación de peligro, el bien ajeno sufra una desvalorización de por lo menos 750,-€<sup>18</sup>.

En cuanto a los bienes jurídicos mencionados, exige el § 315c StGB, como se ha dicho, un peligro concreto. Esta es, según la jurisprudencia, una situación en la cual la proximidad de un daño depende únicamente del azar, de manera que la situación se presenta posteriormente, si es que el daño no se ha realizado, como “*casi un accidente*” en el cual, “*ha salido todo bien sólo por casualidad*”; esto deber ser considerado entonces desde un punto de vista objetivo *ex ante*. Por otro lado, no es suficiente un peligro abstracto permanente (por ejemplo, la conducción en líneas sinuosas, sin un momento crítico). En conjunto, la jurisprudencia ha desarrollado una casuística diferenciada con respecto al “peligro concreto”<sup>19</sup>.

### 3. Estructura del § 315c inciso 3 núm. 1 y 2 StGB

El § 315c inciso 3 número 1 es una combinación de imprudencia y dolo. Exige la comisión premeditada del supuesto de hecho y la causación del resultado imprudente. Según el § 11 inciso 2 StGB es una forma de participación posible, donde el participe tiene que tener dolo en cuanto a la acción del autor principal, y por lo menos negligencia en cuanto al peligro concreto causal, así como dolo en cuanto a su acción de participación (instigación o complicidad). El § 315c inciso 3 número 2 StGB es un delito imprudente puro. El atributo “falta de consideración” (del inciso 1 número 2) debe ser interpretado aquí como atributo de una culpabilidad especial. Existe si el autor, a causa de su indiferencia, no reflexiona acerca de su comportamiento y despreocupadamente, sin dar más vueltas, conduce<sup>20</sup>.

### IV. § 315b StGB. Intervenciones peligrosas en el tráfico vial

(1) *Quien perjudique la seguridad del tráfico vial por el hecho de que:*

1. destruya, dañe, u elimine instalaciones o vehículos,

2. prepare obstáculos, o

3. ejecute una intervención similar e igualmente peligrosa,

y con ello ponga en peligro la integridad física o la vida de una persona o de cosas ajenas de valor significativo, será castigado con pena privativa de la libertad hasta cinco años o con multa.

(2) *La tentativa es punible.*

(3) *Si el delincuente actúa bajo las condiciones del § 315, inciso 3, será castigado con pena privativa de la libertad de uno hasta diez años; en casos menos graves con pena privativa de la libertad es de seis meses hasta cinco años.*

(4) *Quien en los casos del inciso 1, cause el peligro culposamente, será castigado con pena privativa de la libertad hasta tres años o con multa.*

(5) *Quien en los casos del inciso 1, cause el peligro con culpa, será castigado con pena privativa de la libertad hasta dos años o con multa.*

#### 1. Estructura y sistemática del § 315b StGB

Mientras que el § 315c StGB se refiere a conductas dignas de pena dentro de la circulación, sanciona el § 315b StGB intervenciones por fuera, así intervenciones ajenas a la circulación vial. Por lo demás, es el § 315b StGB estructuralmente análogo al § 315c StGB: Él protege igualmente de manera abstracta la seguridad del tráfico (cfr. la primera frase del § 315b inciso 1 StGB), con el castigo de una serie de comportamientos peligrosos determinados, si es que ellos provocan un resultado de peligro concreto relacionado con la integridad corporal o los bienes jurídicos vida y propiedad. El § 315b incisos 4 y 5 StGB se estandariza estructuralmente de manera análoga al § 315c inciso 3 StGB, con una combinación de imputación y dolo, y un delito imprudente puro. De manera contraria que para el § 315c StGB prevé el párrafo § 320 inciso 2 número 2, inciso 3 número 1 lit. b StGB para el § 315b StGB una atenuación penal, o la ausencia de la pena, si el autor ejerce el arrepentimiento activo y, así, después de la consumación del hecho, él mismo neutraliza voluntariamente el peligro.

#### 2. Atributos de hecho del § 315b inciso 1 StGB

Las “instalaciones” a las que se refiere el inciso 1 número 1 son, por ejemplo, señales y letreros de tráfico, así como vallas protectoras metálicas. Un ejemplo de daño de un vehículo que ha ocupado reiteradamente a la jurisprudencia es la ruptura o acortamiento del tubo de freno de un automóvil. El “preparar un obstáculo” según el inciso 1 número 2 puede también ser llevado a cabo por omisión, por ejemplo, si una obra no está asegurada suficientemente. El inciso 1 número 3 está formulado como figura delictiva interceptada (Auffangtatbestand) y cumple con el principio constitucional normativizado en el artículo 103 inciso 2 de la Constitución Alemana, a través de la determinación del requisito de peligrosidad y la referencia comparativa al número 1 y 2<sup>21</sup>. Esta figura delictiva puede ser consumada por ejemplo, si el autor sin participar en el tráfico, genera señales equivocadas<sup>22</sup>.

Según la jurisprudencia hay algunos comportamientos, que a pesar de que desde una contemplación exterior aparentan concurrir dentro del tráfico vial, no son calificados según el § 315c StGB, sino según el (prioritario) § 315b StGB, cuando ellos conforman en un sentido social una intervención ajena al tráfico. Esto concierne en la práctica sobre todo al supuesto en el cual, el automóvil es utilizado como medio de ataque, en el caso de que un autor con él conduzca contra alguien (por ejemplo hacia un policía que le pide al autor que se detenga). Aquí, según la jurisprudencia, no se trata de un comportamiento interno del tráfico, sino de una intervención en el sentido del § 315b inciso 1 número 3 StGB. Sin embargo, tal intervención puede ser solamente cometida, si el autor más allá de su propósito de puesta en peligro, tiene el propósito de daño, o sea, persigue una lesión de la víctima<sup>23</sup>. En la práctica es además relevante el supuesto en el cual el autor actúa, si bien aparentemente conforme con las leyes de tránsito, pero con el propósito de daño directo (*dolus directus* del primer o segundo grado) si él, por ejemplo, en un semáforo que cambia a amarillo, frena con mucha agudeza en la intención que el automovilista que le sigue con su vehículo cause un accidente de tráfico que se le atribuya a él; con esto, el autor lleva a cabo el § 315b inciso 1 número 2 StGB<sup>24</sup>.

#### 3. Calificación según el § 315b inciso 3 en relación con el § 315 inciso 3 StGB

El § 315b inciso 3 StGB remite en cuanto a la consecuencia jurídica a un marco penal, el cual eleva una falta a un delito (cfr. § 12 StGB), en caso de que el autor

actúe según una de las condiciones del § 315 conciso 3 StGB, así

1. actúa con la intención de:

a) provocar un accidente o

b) para facilitar otro hecho punible o para ocultarlo

o,

2. por medio del hecho cause un grave perjuicio de salud de otra persona o un perjuicio de salud a un gran número de personas.

#### V. El § 142 StGB. Alejamiento no permitido del sitio del accidente

(1) Un partícipe en un accidente de tráfico que luego de un accidente se aleje del sitio del accidente, antes de que él,

1. haya facilitado a favor de los otros partícipes y de los damnificados la identificación de su persona, de su automóvil y la manera de su participación por medio de su presencia y de la manifestación de que él ha participado en el accidente, o

2. haya esperado un tiempo adecuado según las circunstancias, sin que nadie haya estado dispuesto a efectuar las identificaciones

será castigado con pena privativa de la libertad hasta tres años o con multa.

(2) De acuerdo con el inciso 1 también será castigado un partícipe en el accidente que se haya alejado del sitio del accidente y no facilite inmediatamente las identificaciones posteriormente

1. después de haber vencido el plazo de espera (inciso 1, numeral 2) o lo haga

2. con justificación o con excusa.

(3) La obligación de facilitar posteriormente la identificación la cumple el partícipe del accidente al manifestarle al beneficiario (inciso 1 numeral 1) o a una inspección de policía cercana, que él ha estado involucrado en el accidente y si él indica su dirección, su residencia así como las placas y la localización de su vehículo y que él se mantiene a disposición por un tiempo razonable para él para la identificación sin demora. Esto no tiene validez cuando él con su comportamiento intencionalmente impida las identificaciones.

(4) El tribunal atenúa el castigo en los casos de los incisos 1 y 2 (§ 49 inciso 1) o puede prescindir de una pena según estos preceptos cuando el partícipe en el accidente facilite voluntaria y posteriormente (inciso 3) la identificación dentro de las 24 horas después de un accidente fuera del tráfico rodado, que tiene como consecuencia exclusivamente daño material insignificante.

(5) Partícipe en un accidente es toda persona cuyo comportamiento según las circunstancias pueda haber contribuido a la causación del accidente.

#### 1. Ubicación sistemática y estructura

El § 142 StGB es, según un contexto pertinente, un delito vial, que sin embargo no protege la seguridad del tráfico, sino que exclusivamente protege el interés privado de constatación y pruebas para la aclaración del delito, con pretensiones de exigencias en derecho civil; es entonces un delito patrimonial de peligro abstracto. Por eso, la renuncia del perjudicado hace excluir las acciones de hecho, es decir, surte efectos como una justificación<sup>25</sup>.

El § 142 está de esta manera en un terreno conflictivo con el principio procesal de la libertad de auto incriminación (*nemo tenetur se ipsum accusare*), que sugiere una interpretación básicamente favorable para el autor de la norma<sup>26</sup>. En los supuestos de bagatela, especialmente en caso de accidentes ligeros de aparcamiento, prevé el texto legal ya en el inciso 4 una atenuante penal y la ausencia de pena facultativa en caso de arrepentimiento activo.

La norma es un delito especial: El autor puede ser sólo el partícipe del accidente, como está legalmente definido en el § 5 StGB. Otras personas pueden, en el mejor de los casos, ser partícipes en el sentido de cómplices e instigadores; la cualidad de haber participado en el accidente no es una característica personal especial, sino una característica situacional, de manera que el párrafo § 28 inciso 1 StGB aquí no es aplicable<sup>27</sup>.

#### 2. Realización de los hechos según el § 142 inciso 1 StGB

El requisito de todas las variantes de hechos es, ante todo, que haya ocurrido un accidente. Un “accidente” es por lo menos para uno de los participantes un acontecimiento súbito sin voluntad, que está en relación con el tráfico público y sus peligros típicos y que lleva a un daño corporal o material no totalmente irrelevante (valor mínimo de 50,-€)<sup>28</sup>. Aquí están excluidos aparte de los supuestos de bagatela, especialmente los accidentes fingidos (que son castigados dado el caso como estafa de seguros, § 265 StGB).

El § 142 inciso 1 número 1 StGB es determinante si hay personas presentes dispuestas para la constatación: Entonces el autor tiene la obligación de declararse como implicado en el accidente, por lo demás, sólo existe la obligación de tolerancia pasiva, de admitir las constataciones mencionadas. Si no hay personas presentes dispuestas para la constatación, se aplica el inciso 1 nú-

mero 2 que normativiza una obligación de espera. Qué tiempo de espera es el “adecuado”, se determina según las circunstancias del caso, especialmente del tipo y la gravedad del accidente, las localidades, tiempo y hora del día; diez minutos pueden bastar en caso de accidentes ligeros, en caso de accidentes graves, pueden ser necesarios, sin embargo, más de 60 minutos<sup>29</sup>.

La acción típica es aquella en la que el autor que ha participado en un accidente se retira o aleja del lugar del accidente. El “lugar” del accidente es el lugar en el cual el accidente ha sucedido, así como los alrededores directos, dentro del cual los conductores han llegado a una posición tranquila del vehículo y respectivamente habrían podido llegar. Quién se retire de este lugar del accidente, se aleja, consuma así el delito. No está aclarado en la jurisprudencia si él § 142 StGB tiene una fase de término, o sea, si el alejamiento continúa después de la finalización (del alejamiento) y el delito es recién consumado con la llegada a su meta<sup>30</sup>. Esto abriría la posibilidad de un castigo en caso de que el autor obtenga (de manera comprobable) conocimiento del accidente y así el dolo, en la fase de término del delito<sup>31</sup>. De lo contrario sería este *dolus subsequens* irrelevante.

### 3. Realización de los supuestos previstos en el § 142 inciso 2 y 3 StGB

Si el autor que ha participado en el accidente no es punible según el § 142 inciso 1 porque él ha respetado el tiempo de espera o, si bien, ha realizado los supuestos previstos en el inciso 1 número 1 o número 2, pero sin embargo ha actuado autorizadamente (justificado) o disculpado, queda aún la posibilidad de ser punido según el inciso 2, número 1 o número 2. Pues ahora el autor que ha participado en el accidente tiene la obligación, de dejar constancia sin demora y sin vacilación culpable, según se encuentra regulado en el inciso 3.

La jurisprudencia continua anterior del juzgado federal, según la cual también el alejamiento del lugar del accidente *sin propósito* estaba “justificado o disculpado” en el sentido del inciso 2 número 2, ha sido declarada inconstitucional por el Tribunal Constitucional (BVerfG), ya que viola la prohibición de analogía, del artículo 103 conciso 2 de la Constitución Alemana<sup>32</sup>. Por consiguiente, la comprobación del dolo se ha convertido en un problema significativo, igualmente la discusión acerca de la “fase de consumación” (vid. supra).

### VI. Competencias y consecuencias legales

El § 316 StGB es un delito permanente, que también por interrupciones cortas de conducción puede quedar

como *un hecho* en el sentido del § 52 inciso 1, supuesto 2 StGB. Aquí es también posible que un encadenamiento de delitos menos graves llevados a cabo sucesivamente (por ejemplo, el daño responsable, § 303 StGB) conforme una unidad de delitos. Fracciona los hechos, en cambio, una nueva decisión de cometer un delito a base de hechos cambiados, si por ejemplo, un autor que hasta el momento haya actuado negligentemente, a causa de una situación de peligro se da cuenta de su embriaguez<sup>33</sup>, o si en un segundo lapso de conducción realiza, además, el § 142 StGB<sup>34</sup>. Así existen dos delitos (§ 53 StGB), aún cuando el vehículo no haya podido ser detenido. Procesalmente, relacionado con la frase legal *ne bis in idem* (artículo 103 inciso 3 de la Constitución Alemana), se trata en cambio también en este último caso, sólo de un delito<sup>35</sup>.

Junto a las penas de multa y de reclusión se agrega en los delitos de tráfico, facultativamente, la retirada (provisional) del permiso de conducir, § 69 StGB unida con un impedimento para su nueva entrega, § 69a StGB; una retirada provisional en el sumario permite el § 111a StPO. Una infracción de reglamentos según el § 24a StVG puede ser castigada según el § 25 StVG, además de la multa con la prohibición de conducción.

### Notas

\* Catedrático Dr. Georg Steinberg, Instituto de Derecho penal y derecho de proceso penal de la Universidad de Colonia. Martina Kratz es auxiliar estudiantil.

2 Véase *Sternberg-Lieben/Hecker*, en Schönke/Schroeder, StGB, 28. ed. 2010, § 316a n° marg 1; respecto a la más nueva jurisdicción del § 316a StGB por ejemplo: *Steinberg*, en *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht* 2007, pp. 545 ss.

3 En detalle: *Blum*, *Verkehrsstrafrecht*, 2009, capítulo 1 n° marg 12-40, 52-69.

4 Opinión totalmente unánime: véase en *Sternberg-Lieben/Hecker*, en Schönke/Schroeder, StGB, en 2010, § 316 n° marg 15; *Fischer*, StGB, 58. ed. 2011, § 316 n° marg 23.

5 BGHSt 46, 358, 367 ss.; BVerfG, *Zeitschrift für Soziologie* 2002, 95.

6 BGHSt 37, 89.

7 BGHSt 34, 133; OLG Karlsruhe, *Neue Zeitschrift für Strafrecht-Rechtssprechungsreport* 1997, 356.

8 Véase BGHSt 31, 42; *Sternberg-Lieben/Hecker*, en Schönke/Schroeder, StGB, § 316 n° marg 12 s.

9 BGHSt 25, 246, 250 ss.; *Blum*, *Verkehrsstrafrecht*, capítulo 2 n° marg 52-59.

10 BGHSt 37, 231, 234 ss.; *Fischer*, StGB, § 20 n° marg 12a s.

11 Otros indicios en: *Blum*, *Verkehrsstrafrecht*, capítulo 2 n° marg 92.

12 Véase *Blum*, Verkehrsstrafrecht, capítulo 6 n° marg 12-18.

13 BGHSt 5, 392, 395 ss.; a la falta de consideración también *Sternberg-Lieben/Hecker*, en Schönke/Schroeder, StGB, § 315c n° marg 28 s.; a los ambos atributos, así como también a las siete acciones de hecho llamadas aquí, por ejemplo *Fischer*, StGB, § 315c n° marg 5-14a.

14 BGHSt 23, 261, 264 ss.; *Herzog*, en Nomos Kommentar, StGB, 3. ed. 2010, § 315c n° marg 23.

15 BGH, en Neue Juristische Wochenschrift (NJW) 1989, 1227; a la pregunta cuándo existe un peligro concreto del copiloto: BGH, NJW 1995, 3131 (3132).

16 BGH, NJW 1991, 1120.

17 BGHSt 27, 40, 43 ss.

18 Por ejemplo BGH, acuerdo del 28/09/2010 - 4 StR 245/10.

19 Vista general en *Sternberg-Lieben/Hecker*, en Schönke/Schroeder, StGB, § 315c n° marg 36; por el concepto también *Steinberg*, en Goltzdammer Archiv, 2008, pp. 516 ss., aquí pp. 524 s.

20 Véase § 315c inciso 3 StGB y para el concepto de falta de consideración *Sternberg-Lieben/Hecker*, en Schönke/Schroeder, StGB, § 315c n° marg 39.

21 BGHSt 22, 365, 366 ss.; estando de acuerdo véase *Herzog*, en Nomos Kommentar, StGB, § 315b n° marg 12.

22 Detallado a todas las acciones de hecho *Blum*, en Verkehrsstrafrecht, capítulo 6 n° marg 13-52.

23 De la jurisdicción véase BGHSt 28, 87, 91 ss.; BGH, NStZ 1985, 267; BGH, NJW 2003, 1613; también *Blum*, Verkehrsstrafrecht, capítulo 6 n° marg 5 s., 45-49.

24 BGH, NJW 1999, 3132; también *Fischer*, StGB, § 315b n° marg 10.

25 Para el "objeto de protección" y "renuncia" véase *Fischer*, StGB, § 142 n° marg 2 s., 46.

26 *Geppert*, en Leipziger Kommentar, StGB, 12. ed. 2008, § 142 n° marg 64; *Schild*, en Nomos Kommentar, StGB, § 142 n° marg 72.

27 A la cualidad de autor participante de accidente, sólo *Fischer*, StGB, § 142 n° marg 14-17.

28 BGH, NJW 2002, 626 (627); detalladamente *Schild*, en Nomos Kommentar, StGB, § 142 n° marg 32 s.

29 Ejemplos en *Sternberg-Lieben*, en Schönke/Schroeder, StGB, § 142 n° marg 39.

30 El Tribunal Constitucional Federal ha dejado abierta esta pregunta, BVerfG, NJW 2007, 1666 (1668); con eso véase *Geppert*, en Leipziger Kommentar, StGB, § 142 n° marg 179.

31 Así la jurisdicción anterior a base del § 142 StGB versión pasada: BGHSt 14, 89, 93 ss.; BGHSt 18, 114, 118 ss.

32 BVerfG, NJW 2007, 1666.

33 *König*, en Leipziger Kommentar, StGB, § 316 n° marg 253; OLG Hamm, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, 2008, 532.

34 BGHSt 21, 203, 204 ss.; *Fischer*, StGB, § 316 n° marg 56.

35 Además véase *Steinberg/Stam*, en Jura 2010, pp. 907 ss., aquí p. 909.

## Argentina

**Luis Fernando NIÑO**

*Universidad de Buenos Aires*

I. Conforme a datos oficiales y de organismos no gubernamentales consagrados al tema, la República Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito. La cifra anual de fallecimientos por tal causa orilla los ocho mil en el último lustro, en tanto que el promedio anual de heridos alcanza los ciento veinte mil.

Tales guarismos logran su correcta dimensión si se toman en cuenta la población total del país y el número de vehículos circulantes, recaudo que permite concluir que la cantidad de muertes por año en calles y rutas argentinas es seis veces superior a la registrada en España y doce veces mayor que la contabilizada en Suecia<sup>1</sup>.

Es penoso consignar, de manera similar a lo ocurrido en informes anteriores consagrados a diferentes tópicos, que en los últimos doce años el legislador penal ha reaccionado espasmódicamente, con las desprolijidades que ello suele acarrear, frente a sendos episodios fatales que, oportunamente, hubieron de alcanzar amplia difusión pública. En los dos casos aparecían involucrados jóvenes individuos al volante; y respecto de ambos se estimó probado judicialmente que habían protagonizado una suerte de competencia informal de velocidad con el conductor de otro rodado, en plena vía pública y, obviamente, sin autorización<sup>2</sup>.

II. La Ley 21589<sup>3</sup> modificó las tradicionales escalas penales previstas por el Código Penal argentino para los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas. Respecto del primero de ellos, se elevó el tope máximo de los tres anteriores a los cinco años de prisión; al tiempo que se aumentó el mínimo, que se mantiene para la generalidad de los casos en seis meses, fijándose en dos años de cara a dos circunstancias: pluralidad de víctimas fatales o empleo en la ocasión de un vehículo automotor<sup>4</sup>.

En cuanto a las lesiones culposas, también se elevó el máximo de la pena de prisión a tres años, al tiempo que se alzó el mínimo a seis meses para el caso en que aquellas fueran graves o gravísimas y concurriera alguna de las circunstancias previstas en el segundo párrafo del artículo precedentemente citado<sup>5</sup>.

En consonancia con esa escalada represiva, a través de la misma pieza normativa también se introdujeron reformas en relación con los delitos contra la seguridad pública, en aras de parificar los máximos de las diversas escalas con el asignado al homicidio culposo: así, figuras tales como las modalidades culposas del incen-

dio u otros estragos, del descarrilamiento, naufragio u otros accidentes y de los delitos contra la salud pública en general y el envenenamiento de aguas en particular alcanzaron la cota máxima de cinco años de prisión con relación a una heterogénea constelación de casos en los que el resultado fuere el de peligro u ocurrencia de muerte de una persona (art. 189 bis), lesión o muerte (art. 196) o enfermedad o muerte (art. 203). La mera disparidad de circunstancias previstas para que funcione la agravante en unos u otros casos —peligro de muerte, lesión, enfermedad, muerte— deja traslucir la improvisación con que suele actuarse, en desmedro de la racionalidad de un cuerpo de leyes de la entidad del que nos ocupa.

Volviendo a las figuras centrales de la referida variación legal, la doctrina ha señalado un punto crítico nada despreciable: al aludirse a “vehículo automotor” en el texto del artículo 84, la especificación de tal frase debe rastrearse en un antiguo decreto-ley del año 1958, que subsiste pese a las incontables alteraciones que sufrió su texto en su holgado medio siglo de vigencia<sup>6</sup>.

Conforme a su artículo 5° original no ingresaban en esa denominación las motocicletas ni los ciclomotores, a despecho del creciente número de accidentes con resultado fatal para automovilistas, peatones y acompañantes de los usuarios de dichos medios de locomoción<sup>7</sup>. La Ley 24673<sup>8</sup> modificó íntegramente dicho enunciado, prescribiendo: “serán considerados automotores los siguientes vehículos: automóviles; camiones, inclusive los llamados tractores para semirremolque; camionetas, rurales; jeeps; furgones de reparto; ómnibus; micro-ómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, todos ellos aún cuando no estuvieran carrozados, las máquinas agrícolas, incluidas (sic) tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales y todas aquellas que se autopropulsen. El Poder Ejecutivo podrá disponer por vía de reglamentación, la inclusión de otros vehículos automotores en el régimen establecido”.

Apelar a ese agregado introducido por la citada ley al vasto repertorio inicial no resistiría un test de legalidad estricta en materia penal, por cuanto configuraría una aplicación analógica *in malam partem* la hipotética inclusión de las motocicletas entre las maquinarias agrícolas o viales. Lo propio cabía estimar respecto de la resolución 586/88 de la Secretaría de Justicia de la Nación, que incorporó al régimen de la propiedad automotor a los “motivehículos”, “accediendo al reclamo de las entidades que nuclea a los fabricantes de motos o motivehículos, que habían manifestado su interés en incorporarse al sistema del automotor, para tener ma-

yor seguridad jurídica sobre la propiedad del bien, y observando las recomendaciones que la doctrina nacional venía haciendo en el mismo sentido”<sup>9</sup>.

Por su parte, la ley nacional de tránsito<sup>10</sup> define claramente al “vehículo automotor” como “todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia”<sup>11</sup>.

III. El tratamiento del tema en análisis por parte del tribunal oral encargado del primero de los hechos que se convirtieron en detonantes de la nueva legislación penal relativa a delitos de tráfico rodado resultó severamente censurado por los sectores progresistas del pensamiento penal argentino. La imposibilidad de valerse de la nueva escala penal para sancionar al encartado, en medio de una inusual campaña de presión mediática, pareció catalizar una forzada apelación a la figura del dolo eventual. Se condenó al procesado, en definitiva, en primera instancia, a la pena de doce años de prisión, al calificarse su conducta de homicidio doloso.

La Cámara Nacional de Casación, al sustanciar el recurso contra tal sentencia, el 2 de setiembre de 2005, supo poner en claro lo siguiente: “(e)stimamos oportuno recordar que el hecho bajo estudio provocó el tratamiento legislativo de algunos demorados proyectos de modificación de las penas previstas en el artículo 84 del Código Penal. Al respecto, es ilustrativo transcribir parte del discurso del miembro informante...: ‘Dadas las atendibles demandas de la sociedad en lo que hace a la necesidad de mayor punición del delito culposo, particularmente ante el incremento de homicidios y lesiones culposas, especialmente en accidentes de tránsito, aunque éstos no son los únicos hechos que merecen atención en este campo, aparece como una necesidad el incremento de la reacción penal’”. La cordura prevaleció y, tras una prudente evaluación de las probanzas reunidas en el caso, el órgano de casación casó parcialmente la sentencia y calificó el hecho como homicidio culposo, condenando al encausado al máximo de la pena vigente al tiempo de producción del ilícito<sup>12</sup>.

IV. El segundo asunto disparador de soluciones extremas sobre el tópico dio lugar a una incursión más del legislador penal en un terreno normativo alejado del propio de los delitos contra las personas. Mediante la Ley 26362<sup>13</sup>, hubo de incorporarse un nuevo artículo al maltrecho cuerpo de leyes vigente desde 1922, obligando a sus autores a modificar el epígrafe del capítulo II de los delitos contra la seguridad pública, que recibe hoy el omnicompreensivo rótulo de “delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación”.

Tal como sucedió con la reforma legislativa reseñada en párrafos anteriores, el legislador penal escogió articular una modificación del texto con visos de integridad sistemática. De tal suerte, en medio de aumentos de escalas penales para otras figuras realmente vinculadas al bien jurídico de la seguridad pública, intercaló un nuevo tipo legal, absolutamente extraño a ese título y a ese capítulo, decisivamente orientado a la punición de las competencias informales de velocidad, vulgarmente denominadas “picadas” en el medio rioplatense<sup>14</sup>.

Se ha criticado, por parte de la doctrina penal contemporánea, tal inesperada inclusión de un delito que afecta a las personas particularmente consideradas entre los que atañen a un bien plurisubjetivo cual es el de la pública seguridad<sup>15</sup>.

De igual manera, se ha puesto de relieve la ausencia de previsiones en torno a circunstancias agravantes para el caso de que el hecho descrito, de claro peligro concreto, produjere lesiones o incluso la muerte de alguna persona, guiando al intérprete a la evaluación de posibles concursos entre el ilícito añadido por el legislador y los que afectan a las personas en particular; y vale agregar aquí las reservas ya formuladas respecto de la consideración legal de las motocicletas y ciclomotores dentro del género de vehículos automotores.

En suma: los intentos de neutralizar el grave problema social de los accidentes fatales en el tránsito rodado en Argentina no han sido satisfactorios en su formulación ni en los resultados que se observan hasta el presente.

Mejor pronóstico permiten vaticinar ciertas medidas puntuales, alternativas a las estrictamente penales, tales como las que incluye la Ley 26363, que mantiene determinadas infracciones reglamentarias en el ámbito de lo contravencional<sup>16</sup>.

Al respecto, cuadra destacar la inclusión de nuevas situaciones que dan lugar a la intervención de la agencia nacional de seguridad vial frente a violaciones a los reglamentos de tránsito, entre las que merecen puntual mención: la conducción en estado de intoxicación alcohólica, estupefacientes u otra sustancia que disminuya las condiciones psicofísicas normales; la violación de los límites de velocidad máxima y mínima establecidos legalmente, con un margen de tolerancia de hasta un diez por ciento; la conducción, en rutas, autopistas y semi-autopistas, a una distancia del vehículo que lo precede menor a la prudente de acuerdo a la velocidad de marcha, conforme los parámetros establecidos por la aludida ley y su reglamentación; la conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos; la conducción de vehículos transportando un número

de ocupantes superior a la capacidad para la cual fue construido el vehículo; la conducción de vehículos utilizando auriculares y/o sistemas de comunicación manual continua y/o pantallas o monitores de video VHF, DVD o similares en el habitáculo del conductor; la conducción de vehículos propulsados por el conductor, tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial por lugares no habilitados al efecto; la conducción de motocicletas sin que alguno de sus ocupantes utilice correctamente colocado y sujetado el casco reglamentario; la conducción de vehículos sin que alguno de sus ocupantes utilice el correspondiente correa de seguridad; la conducción de vehículos transportando menores de diez años en una ubicación distinta a la parte trasera; la realización de maniobras de adelantamiento a otros vehículos sin respetar los requisitos establecidos legalmente y la conducción de vehículos a contramano<sup>17</sup>.

## Notas

1 Datos proporcionados por la Asociación Civil “Luchemos por la vida”, ONG destacada por su actividad en procura de disminuir el lamentable fenómeno descrito. V. <http://www.luchemos.org.ar/es/contacto>.

2 El primero de tales sucesos ocurrió el 30 de agosto de 1999. Menos de un mes después, el 29 de Setiembre, con expresas menciones de los parlamentarios al caso en cuestión durante el raudo debate, se sancionó la Ley 25189. El segundo hecho tuvo lugar el 21 de abril de 2007; y, aunque, en este caso, la discusión se prolongó unos meses más, como se podrá apreciar en este informe, el producto legislativo resultante —Ley 26362, sancionada el 26 de marzo de 2008— reúne aun mayores defectos que el instrumento normativo citado en primer término.

3 BO del 28/10/1999.

4 ARTÍCULO 84 (según ley 25189).— Será reprimido con prisión de seis meses a cinco años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, causare a otro la muerte. El mínimo de la pena se elevará a dos años si fueren más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor.

5 ARTÍCULO 94 (según ley 25189).— Se impondrá prisión de un mes a tres años o multa de mil a quince mil pesos e inhabilitación especial por uno a cuatro años, el que por imprudencia o negligencia, por impericia en su arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo, causare a otro un daño en el cuerpo o en la salud. Si las lesiones fueran de las descritas en los artículos 90 ó 91 y concurriera alguna de las circunstancias previstas en el segundo párrafo del artículo 84, el mínimo de la pena prevista en el primer párrafo, será de seis meses o multa de tres mil pesos e inhabilitación especial por dieciocho meses.

6 BO del 22/5/1958, T. O. por Decreto 1114/97, con las modificaciones posteriores introducidas por las Leyes números 25.232, 25.345 y 25.677.

7 Dicho precepto rezaba: "A los efectos del presente Registro serán considerados automotores los siguientes vehículos: automóviles, camiones, inclusive los llamados tractores para semirremolque, camionetas, rurales, jeeps, furgones de reparto, ómnibus, microómnibus y colectivos, sus respectivos remolques y acoplados, todos ellos aun cuando no estuvieran carrozados, las maquinarias agrícolas incluidas tractores, cosechadoras, grúas, maquinarias viales y todas aquellas que se autopropulsen. El Poder Ejecutivo podrá disponer, por vía de reglamentación, la inclusión de otros vehículos automotores en el régimen establecido".

8 BO del 20/8/1996.

9 VIGGIOLA, Lidia E. y MOLINA QUIROGA, Eduardo: "Régimen Jurídico del Automotor. Sistema Legal argentino. La propiedad del automotor. Principales caracteres de un régimen singular en el derecho argentino", en JA, Doctrina, 30/6/2004. Valga aclarar que tales autores interpretan que los avances legales registrados permitirían estimar automotores a las motocicletas y ciclomotores.

10 Ley 24449 (BO del 10/2/1995).

11 Lo hace en el art. 5°, inciso x.

12 CNCP, Sala III, in re "C., S.", resuelta el 2/9/2005.

13 BO del 16/4/2008.

14 ARTÍCULO 193 BIS.- Será reprimido con prisión de SEIS (6) meses a TRES (3) años e inhabilitación especial para conducir por el doble del tiempo de la condena, el conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo automotor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente. La misma pena se aplicará a quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilitare su realización por un tercero mediante la entrega de un vehículo de su propiedad o confiado a su custodia, sabiendo que será utilizado para ese fin".

15 ROO, Diego Manuel: "Comentario al nuevo artículo 193 bis del Código Penal de la Nación", Novedades/Opiniones y comentarios, Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 2/9/2008. "En la nueva figura —señala el autor— la ilicitud consiste en poner en riesgo la vida o la integridad física de las personas con un medio de transporte y no en atentar contra éste".

16 BO del 20/4/2008.

17 Ley 26363, art. 33.

## Brasil

Alexis Couto de Brito

Prof. Dr. de Derecho Penal

Universidad Mackenzie - São Paulo

Hasta la vigencia del Código de Tránsito Brasileño - CTB (Ley 9.503/97), los delitos de tráfico rodado no

habían tenido un tratamiento especial. El homicidio imprudente y las lesiones fueron tratadas por el Código Penal como cualquier lesión imprudente (art. 129, § 6 y art. 121, § 3, respectivamente). Además de estos tipos penales, la ausencia de conducir sin una licencia (artículo 32 del Decreto-Ley 3688/41) o conducir peligrosamente en la vía pública (Art. 34 del Decreto-Ley 3.688/41) tenían previsión. Con la promulgación del CTB se esperaba regulaciones más adecuadas para estos delitos. Sin embargo, la nueva ley pone de manifiesto muchos problemas estructurales y de política criminal, lo que dificulta su estudio dogmático y aplicación práctica.

### I. Los tipos penales

El CTB tiene 10 delitos, en virtud de los artículos 302 a 312, dispuestos de la siguiente manera: 302 –homicidio imprudente; 303 –lesión imprudente, 304 –la falta de rescate, 305 –la retirada de la zona del accidente, 306 –conducción bajo sustancia, 307 –conducir con licencia suspendida, 308 –carreras ilegales de autos; 309 –conducir sin licencia, 310 –entrega de vehículos a los no aptos, 311 –conducción peligrosa, 312 –cambio de estado del sitio.

Para todos los delitos hay pena de privación de libertad y de suspensión/prohibición de la licencia de conducir. Estas sanciones pueden aplicarse alternativa o acumulativamente, en función de la disposición legal para cada delito. Esta prohibición de suspensión/prohibición puede durar de 6 meses hasta 5 años.

En Brasil no se considera un delito el acto de negarse a someterse a una prueba de alcohol en la sangre, como en España. En Brasil, la negativa será considerada una falta administrativa para imponer decomiso administrativo del vehículo, una multa de 400 euros, y la suspensión de la licencia hasta por un año.

Algunos de los tipos se caracterizan por la falta de técnica legislativa, y a continuación vamos a discutir sobre los temas más controvertidos.

#### 1. Homicidio (artículo 302)

Es la situación de hecho de matar a alguien de manera imprudente. Sin embargo, el tipo tiene una causa de aumento en su único párrafo que constituye el contenido mismo de la conducta imprudente. Este es el caso del aumento esperado en la conducción de vehículos sin tener licencia, que puede resultar en este caso, la única indicación de la imprudencia y no se podía considerar, además de provocar un claro *bis in idem*.

## 2. Lesiones por imprudencia (artículo 303)

Este tipo de delito tiene un error político-criminal en lo que dice respecto a la sanción penal prevista. La pena por el delito de lesiones imprudentes es de 6 meses hasta 2 años de prisión, lo que demuestra una pena exagerada en comparación con las lesiones dolosas en el Código Penal (art. 129 *caput*) que es de 3 meses hasta 1 año de prisión. Esto permite que en un caso de daños producidos por una persona conduciendo el vehículo se castigue al infractor más grave si lo hace de manera imprudente que si se hubiera causado intencionalmente las mismas lesiones.

## 3. La falta de rescate (art. 304)

Este es quizás el más engañoso del CTB. El tipo penal castiga a alguien que, conduciendo vehículo, en el momento del accidente deja de prestar socorro. Esta situación ya ha demostrado ser imposible, porque el que ha causado el accidente será castigado por las lesiones además del aumento por la falta de rescate. Así que aquel que iba conduciendo y produce el accidente no puede ser castigado por las lesiones aumentadas por omisión y la omisión como un tipo autónomo. Pero lo peor son las dos previsiones del párrafo único de dicho artículo. La primera determina la responsabilidad penal del conductor, incluso si la víctima fue rescatada por terceros. Y la otra dispone ¡el castigo a aquellos que no han todavía rescatado a la víctima que haya sufrido una muerte instantánea!

## 4. Abandono de la zona del accidente (art. 305)

El tipo prevé una pena de 6 meses hasta 1 año para quien sale de la escena del accidente para escapar de su responsabilidad, sea penal o civil. Se discute una vez más la dificultad de aplicar el tipo, por lo que quien causa un accidente con víctimas y abandona el lugar debe responder por las lesiones o por el homicidio aumentados por la omisión de ayuda, una omisión que en este caso se configura con la fuga del sitio. Más discusión causa la previsión de abandonar el lugar para escapar de la responsabilidad civil por la prohibición constitucional de prisión por deudas civiles. Los que favorecen la aplicación del tipo requieren la demostración de fraude en el acto de la fuga, pero desde que el sitio del hecho no cambie, en cuyo caso abordaremos el tema central de la infracción penal del artículo 312.

## 5. Conducir bajo la influencia del alcohol o de estupefacientes (artículo 306)

Cuando el CTB entró en vigor, el tipo castigaba con una pena de prisión de 6 meses hasta 3 años de prisión

a riesgos reales causados por conducir un vehículo con el estado psicológico alterado (artículo revocado... *Art. 306 Conducir un vehículo automotor en la vía pública, bajo la influencia de alcohol o de sustancias con efectos similares, dejando al descubierto el daño potencial a la seguridad de los demás*). Bastaría para la tipicidad demostrar los cambios psicológicos (causado por el alcohol o las drogas) y la situación concreta de peligro por cualquier medio legal de prueba. En 2008 se llevó a cabo una reforma que cambió el tipo en lo que dice respecto a la presencia de alcohol en el cuerpo, lo que limita la tipicidad a la concentración de los 6 decigramos por litro de alcohol en la sangre y prescinde de la necesidad de poner a alguien en peligro (*Conducir vehículos en la vía pública, con una concentración de alcohol por litro de sangre igual o mayor de los 6 decigramos, o bajo la influencia de cualquier sustancia psicoactiva que determine la adicción*). Actualmente hay mucha discusión en la doctrina y en la jurisprudencia, fundamentalmente porque el legislador ha elevado una prueba específica a la categoría de un elemento del tipo —6 decigramos sangre— e faltará la tipicidad donde no haya un examen para demostrar dicho elemento. Para algunos, incluso la predicción del Gobierno que establece la equivalencia de los controles de alcoholemia (párrafo único del artículo 306: *El Poder Ejecutivo Federal establecerá la equivalencia entre las pruebas de alcohol distintas a los efectos de la caracterización del delito tipificado en este artículo*) no sería suficiente para la tipicidad, ya que viola el principio de reserva legal, por lo que permite la analogía con otras pruebas (como el alcoholímetro) e que no trata de la cantidad de alcohol en la sangre, sino en las vías respiratorias. Y la dificultad se deriva principalmente de la prohibición de la autoincriminación que protege a aquellos que no quieren donar sangre para el examen. En el ámbito judicial, muchos jueces no aceptan las acusaciones del fiscal sin un informe de expertos que haya analizado la sangre de manera eficaz. En los tribunales superiores, las posiciones son variadas y algunos aceptan la prueba de aliento o incluso un examen clínico que apunte las observaciones del médico de que la persona está intoxicada.

## II. Aspectos procesales

En Brasil los delitos considerados de menor potencial ofensivo serán juzgados por tribunales especiales (juicios rápidos). Un delito es de menor potencial ofensivo cuando la pena no exceda el máximo de dos años de prisión.

La ley del tráfico rodado (CTB) permite que el procedimiento para los juicios rápidos se aplique en los delitos del tráfico, incluso con una pena de más de 2 años. Sin embargo, la ley prohíbe esta aplicación siempre que el delito se haya cometido bajo la influencia del alcohol o drogas, para las carreras ilegales de vehículos, o supuestos producidos a velocidades superiores a 50 km/h en los lugares que tienen esta restricción (escuelas, hospitales, tramos peligrosos, etc.)

En el caso de los juicios rápidos, el delincuente puede beneficiarse de la aplicación de una pena alternativa a la prisión: multas, servicios comunitarios, fin de semana limitados, o de pago, incluida la indemnización a la víctima.

Cuando una persona es declarada culpable con una sentencia firme por un delito de tráfico después de cumplir su condena, deberá hacer otra vez las pruebas para conducir; de lo contrario su licencia se mantiene revocada. Tan pronto la sentencia sea firme el condenado deberá entregar su licencia a la autoridad. Si así no lo hace la pena de suspensión/prohibición no se cumplirá, o sea, no empezará a contar.

Por fin, la ley previene que no se detendrá en el acto a los que causen el accidente y proporcionen un rescate integral a la víctima.

## Costa Rica

**Roberto Madrigal Zamora**

### I. Aspectos jurídicos

Aunque forman parte del Código Penal, los delitos relativos a la seguridad vial en Costa Rica en su actual tipificación fueron introducidos aprovechando la promulgación de una reforma a la actual Ley de Tránsito encontrándose entonces vigentes desde diciembre del año 2008.

Dicha tipificación en lo que interesa reza así:

#### 1. Homicidio culposo

Artículo 117.— Se impondrá prisión de seis... meses a ocho... años, a quien por culpa mate a otro...

En todo caso, al autor del homicidio culposo también se le impondrá inhabilitación de uno... a cinco... años para el ejercicio de la profesión, el oficio, arte o la actividad en la que se produjo el hecho. Al conductor reincidente se le impondrá, además, la inhabilitación para conducir todo tipo de vehículos, por un período de cinco... a diez... años.

Se impondrá pena de prisión de tres... a quince... años e inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos, por un período de cuatro... a veinte... años, a quien, por culpa y por medio de un vehículo, haya dado muerte a una persona, encontrándose el autor bajo las condiciones establecidas para la conducción temeraria, conforme se dispone en los incisos b), c) y d) del numeral 107 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, cuando la concentración de alcohol en la sangre sea mayor a cero coma setenta y cinco... gramos de alcohol por cada litro de sangre.

Cuando se trate de un conductor reincidente de alguna de las conductas señaladas en el párrafo anterior, el mínimo de la pena de inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos, será de diez... años y el máximo podrá ser hasta de treinta... años. Cuando se imponga una pena de prisión de tres... años o menos, el tribunal podrá sustituir la pena privativa de libertad, por una medida alternativa de prestación de servicio de utilidad pública, que podrá ser de trescientas ochenta... horas a mil ochocientas... horas de servicio, en los lugares y la forma señalados en el artículo 71 ter de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas”.

### 2. Lesiones culposas

Artículo 128.— Se impondrá prisión hasta de un... año, o hasta cien... días multa, a quien por culpa cause a otro lesiones de las definidas en los artículos 123, 124 y 125...

En todo caso, al autor de las lesiones culposas también se le impondrá inhabilitación de seis... meses a dos... años para el ejercicio de la profesión, el oficio, el arte o la actividad en la que se produjo el hecho. Al conductor reincidente se le impondrá, además, la cancelación de la licencia para conducir vehículos, por un período de uno... a dos... años.

Se impondrá pena de prisión de dos... a seis... años, a quien por culpa y por medio de un vehículo, haya causado lesiones a una persona, encontrándose el autor bajo las condiciones establecidas para la conducción temeraria, conforme se dispone en los incisos b), c) y d) del numeral 107 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, cuando la concentración de alcohol en la sangre sea mayor a cero coma setenta y cinco... gramos de alcohol por cada litro de sangre. En los casos previstos en este

párrafo, al autor del delito se le impondrá una pena de inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos por un período de dos... a diez... años.

Cuando se trate de un conductor reincidente de alguna de las conductas señaladas en el párrafo anterior, el mínimo de la pena de inhabilitación para la conducción de todo tipo de vehículos, será de cinco... años y el máximo podrá ser hasta de quince... años. Cuando se imponga una pena de prisión de tres... años o menos, el tribunal podrá sustituir la pena privativa de libertad, por una medida alternativa de prestación de servicio de utilidad pública, que podrá ser de doscientas... horas hasta de novecientas cincuenta... horas de servicio, en los lugares y la forma señalados en el artículo 71 ter de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N° 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas”.

### 3. Conducción temeraria

Artículo 254 bis.— Se impondrá pena de prisión de uno... a tres... años y la inhabilitación para conducir vehículos de todo tipo, de uno... a cinco... años, a quien conduzca en las vías públicas en carreras ilícitas, concursos de velocidad ilegales o piques contra uno o varios vehículos, contra reloj o cualquier otra modalidad.

Si el conductor se encuentra bajo alguna de las condiciones indicadas en el párrafo anterior y las señaladas en los incisos a) y b) del artículo 107 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas, se impondrá pena de prisión de dos... a seis... años y, además, se le inhabilitará para conducir todo tipo de vehículos de dos... a diez... años.

Se impondrá pena de prisión de uno... a tres... años, a quien conduzca un vehículo automotor a una velocidad superior a ciento cincuenta... kilómetros por hora.

Se impondrá prisión de uno... a tres... años, a quien conduzca bajo la influencia de bebidas alcohólicas, cuando la concentración de alcohol en la sangre sea mayor a cero coma setenta y cinco... gramos de alcohol por cada litro de sangre.

Al conductor reincidente se le impondrá una pena de prisión de dos... a ocho... años.

Cuando se imponga una pena de prisión de tres... años o menos, el tribunal podrá sustituir la pena privativa de libertad por una medida alternativa de prestación de servicio de utilidad pública que podrá ser desde doscientas... horas hasta novecientas cincuenta... horas de servicio, en los lugares y la forma señalados en el artículo 71 ter de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, N.º 7331, de 13 de abril de 1993, y sus reformas”.

Por ser de reiterada cita en la legislación antes expuesta conviene conocer el contenido del artículo 107 de la Ley de Tránsito que dice:

#### “Conducción Temeraria

Artículo 107.— Se considera conductor temerario de categoría A, la persona que conduzca un vehículo en cualquiera de las condiciones siguientes:

a) Bajo la influencia de bebidas alcohólicas, cuando la concentración de alcohol en la sangre sea igual o superior a cero coma cinco gramos... por cada litro de sangre.

b) Bajo la influencia de drogas tóxicas, estupeficientes, sustancias psicotrópicas u otras sustancias que produzcan estados de alteración y efectos enervantes o depresivos análogos, de acuerdo con las definiciones, los alcances y las características que haya establecido al respecto el Ministerio de Salud.

c) Circule en cualquier vía pública a una velocidad superior a los ciento veinte... kilómetros por hora, siempre que no se trate de competencias de velocidad ilegales denominadas piques.

d) En carreteras de dos... carriles con sentidos de vía contraria, al conductor que rebasa a otro vehículo en curva horizontal o vertical, salvo que el señalamiento vial lo permita expresamente”.

Finalmente y por servir de base a las consideraciones de corte criminológico que forman parte del siguiente apartado reproducimos tres normas más, las dos primeras del Código Procesal Penal y la segunda del Código Penal:

“Artículo 18.—

#### **Delitos de acción pública perseguibles solo a instancia privada**

Serán delitos de acción pública perseguibles a instancia privada:

...c) Las lesiones leves y las culposas que no tengan origen en un accidente o hecho de tránsito, el abandono de personas, la ocultación de impedimentos para contraer matrimonio, la simulación de matrimonio, las amenazas, la violación de domicilio y la usurpación.

(Así reformado el inciso anterior por el artículo 5º de la Ley N° 8696 de 17 de diciembre de 2008)”.

“Artículo 30.—

#### **Causas de extinción de la acción penal**

La acción penal se extinguirá por las causas siguientes:

...j) La reparación integral a entera satisfacción de la víctima, del daño particular o social causado, realizada antes del juicio oral, en delitos de contenido patrimonial sin fuerza en las cosas ni violencia sobre las personas y en delitos culposos, siempre que la víctima o el Ministerio Público lo admitan, según el caso.

Esta causal procede siempre que, durante los cinco años anteriores, el imputado no se haya beneficiado con esta medida ni con la suspensión del proceso a prueba o la conciliación. Para tales efectos, el Registro Judicial llevará un archivo de los beneficiarios”.

### “Comiso

ARTÍCULO 110.— El delito produce la pérdida en favor del Estado de los instrumentos con que se cometió y de las cosas o valores provenientes de su realización, o que constituyan para el agente un provecho derivado del mismo delito salvo el derecho que sobre ellos tengan el ofendido o terceros”.

### 2. Aspectos criminológicos.

Durante los últimos cuatro o cinco años el tema de las muertes y lesiones producidas a raíz de los accidentes de la circulación vial ha concitado un interés superlativo en la comunidad costarricense, sobre todo impulsado por la cobertura dada por las empresas masivas de trasiego de la información (eufemísticamente llamados medios de comunicación colectiva).

Sin poder negar un referente real constituido por un índice significativo de personas muertas y lesionadas en accidentes de tránsito, pero sin ningún estudio que demuestre el nexo causal de las mismas con alguna de sus posibles causas generadoras (problemas de diseño de las carreteras, deficiencias en la señalización de las mismas, irrespeto al señalamiento vial, conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas, inexistencia de un programa de enseñanza real de capacitación para la conducción de vehículos, exceso de velocidad, etc.), y como parte de la campaña de ley y orden a partir de la cual los “mass media” han logrado diseñar la agenda pública de discusión sobre el tema en cuestión nos hemos visto envueltos en una carrera desenfadada por la penalización de los accidentes viales.

Como puede verse en los artículos transcritos en las páginas precedentes y cuya promulgación data del año 2008 se han prescrito penas severas que incluso compiten o superan muchas de las preceptuadas para delitos dolosos, siendo además que las consecuencias no se limitan a la pena de prisión sino que se extienden por la vía de la inhabilitación o las consecuencias civiles del hecho alcanzando incluso a la familia del condenado.

Es así como por la vía de la inhabilitación puede una persona terminar convirtiéndose en un desempleado con la consecuente pauperización para el núcleo familiar; algo que también se puede presentar por la vía del comiso. Específicamente en la aplicación de este último instituto la política de persecución impulsada por la Fiscalía General de la República (Ministerio Público) con la entrada en vigencia del tipo penal de la conduc-

ción temeraria por ingesta alcohólica supuso la aplicación indiscriminada del comiso del vehículo que vendría a ser el instrumento con el que se cometió el delito.

A la saturación del depósito judicial de objetos decomisados que esto supuso se unía el mucho más importante despojo de un objeto de gran valor material que en muchas ocasiones era el único bien de fortuna de los ciudadanos sometidos a proceso penal, del que por lo general podía depender también la manutención familiar. Ante esta política de la fiscalía y la correspondiente complacencia con la misma mostrada por los jueces se hizo necesaria la reacción de la Sala Constitucional que, señalando que ninguna pena o consecuencia civil del hecho podía ser legítima si asumía un carácter confiscatorio, hizo ver que de ningún modo el comiso podía aplicarse de manera automática y que debía ser valorado de acuerdo con las exigencias constitucionales de proporcionalidad en la respuesta estatal.

Otro ejemplo del furor inquisitivo que se encuentra detrás de la legislación en comentario lo tenemos en el transcrito artículo 18 del código de rito que —al excluir las lesiones producidas en accidentes de tránsito del catálogo de delitos perseguibles a instancia privada— eliminó la posibilidad de que las víctimas revoquen la instancia dentro de los procesos penales en que se investiga un hecho de esta naturaleza. Esta disposición despoja a los involucrados en los hechos culposos que nos ocupan de una importante medida de despenalización que reportaba enormes dividendos para los mismos desde la perspectiva de la aplicación de instrumentos propios de la justicia restaurativa.

En la misma tesitura se aplicó también para hechos culposos de tránsito la limitación de aplicar la medida alternativa denominada “reparación integral del daño” si la persona acusada ya había hecho uso de la misma en los cinco años anteriores al hecho (artículo 30 procesal reseñado), limitación cuya justificación oficial lo fue el que no debía permitirse que una persona estuviera cometiendo delitos sabiendo que podía enervar la persecución en su contra por la vía de una medida alternativa; alegato absolutamente indefendible en tratándose de delitos que como los culposos no son planificados por la persona.

Para terminar de evidenciar el tono desde el que está redactada la normativa en cuestión no podemos dejar de hacer ver que esta última norma comentada fue así instaurada —modificando su redacción original— por la vía de una reforma introducida por la llamada Ley de Protección a Víctimas y Testigos. Esta era más bien una ley impulsada desde la lectura que oficialmente se hizo de la necesidad de proteger a las personas involucradas

en calidad de testigos o víctimas en hechos de delincuencia organizada, y sin embargo sirvió de contexto para modificar institutos a aplicar en delitos culposos.

## Guatemala

### Alejandro Rodríguez Barilla

El Código Penal de Guatemala, promulgado en el año de 1973 introdujo un capítulo específico nuevo en los delitos contra la seguridad del tránsito. Este capítulo se encuentra dentro del título de delitos contra la vida y seguridad de la persona, lo cual implica que el legislador contemplo estos delitos como una forma anticipada de protección del derecho a la vida.

En este capítulo se contemplan dos tipos penales: a) el delito de responsabilidad de conductores y b) el delito de responsabilidad de otras personas.

El delito de responsabilidad de conductores se encuentra contemplado en el artículo 157 del Código Penal, e indica:

“Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años:

1° Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes.

2° Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas.

En caso de reincidencia, las sanciones de este artículo se duplicarán.

Si como consecuencia de la conducta irregular resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad, los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más gravemente sancionada.”

La responsabilidad de conductores tiene en consecuencia dos supuestos, en primer lugar el hecho de conducir bajo la alteración psíquica por uso de bebidas alcohólicas, fermentadas, o drogas. La ley exige simplemente conducir bajo la influencia, sin que haya un nivel específico de intoxicación, el cual se ha ido desarrollando jurisprudencialmente.

El segundo supuesto ha sido severamente criticado por la doctrina por ser violatorio al principio de taxatividad ya que indica conducir un vehículo de motor cuando intranquilidad o zozobras públicas, lo que es altamente indeterminado y subjetivo y no se exige un pe-

ligro concreto. Sin embargo, debe rescatarse la primera parte del artículo el cual señala que la conducción de un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta *poniendo en peligro la vida de personas, su integridad o sus bienes*. Se puede determinar que en este caso, el legislador utilizó la forma de peligro concreto, en donde la impericia o temeridad al conducir debe crear un resultado de peligro, para la vida de las personas su integridad o bienes. Si estos no están en riesgo, no entrarán en la esfera de protección de la norma y el hecho se consideraría una falta administrativa

Las penas a imponer por el delito de RESPONSABILIDAD DE CONDUCTORES es relativamente baja, aun cuando en la reforma de 1997 del Código Penal se actualizó el monto de la multa quintuplicándose la sanción original. Así pues, la pena de multa debe entenderse entre doscientos cincuenta a cinco mil quetzales, lo que equivale a 30 a 700 dólares. En Guatemala no se adoptado un sistema de días multa, quedando la imposición de la multa con alto nivel de arbitrariedad judicial

La determinación de la multa se hace conforme el artículo 53 del Código Penal. La multa tiene carácter personal y será determinada de acuerdo con la capacidad económica del reo; su salario, su sueldo o renta que perciba; su aptitud para el trabajo, o capacidad de producción; cargas familiares debidamente comprobadas y las demás circunstancias que indiquen su situación económica.

La pena de multa se puede convertir en prisión, cuando se produzca el impago el plazo fijado por el juez, conforme el ARTÍCULO 55 Del Código Penal. Los penados con multa, que no la hicieren efectiva en el término legal, o que no cumplieren con efectuar las amortizaciones para su debido pago, o fueren insolventes, cumplirán su condena con privación de libertad, regulándose el tiempo, según la naturaleza del hecho y las condiciones personales del penado entre cinco quetzales y cien quetzales por cada día.

El delito de RESPONSABILIDAD DE OTRAS PERSONAS

El segundo tipo penal contemplado en el Código Penal es el delito de responsabilidad de otras personas, del ARTÍCULO 158. Este artículo dispone:

Serán sancionados con multa de veinticinco a quinientos quetzales y prisión de dos a seis meses, quienes pusieren en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras:

Alterando la seguridad del tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamien-

to de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción, total o parcial de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos.

Como se observa la conducta típica no se realice durante la conducción del vehículo, sino al realizar actividades que tienden a provocar confusión o peligro en la red vial, a través de la alteración o destrucción de señales de tránsito (por ejemplo, quitar una señal de ALTO), o poner obstáculos en caminos o carreteras: derrame de aceite, o gasolina, etc.

El elemento subjetivo del tipo debe ser doloso, es decir, la acción de crear el peligro debe realizarse en forma intención. Es un delito de peligro concreto, dado que la acción típica debe crear un resultado, que en este caso, se debe probar que existió riesgo o peligro para la circulación de los vehículos. Aquí no se requiere que el peligro llegue a poner en riesgo la integridad de las personas.

La pena ha sido actualizada a través de la reforma al Código Penal, y es dieciento veinticinco quetzales (14 dólares) a dos mil quinientos quetzales. Además tiene pena de prisión de dos a seis meses.

En ambos delitos, el juez puede aplicar como sanción accesoria la inhabilitación especial. Así el ARTÍCULO 57. Del Código Penal dispone que La inhabilitación especial consistirá, según el caso:

1° En la imposición de alguna o algunas de las inhabilitaciones establecidas en los distintos incisos del artículo que antecede.

2° En la prohibición de ejercer una profesión o actividad cuyo ejercicio dependa de una autorización, licencia o habilitación.

El artículo 58 del Código Penal declara que la inhabilitación especial se impondrá conjuntamente con la pena principal, cuando el hecho delictuoso se cometiere con abuso del ejercicio o con infracción de los deberes inherentes a una profesión o actividad.

Finalmente, es importante señalar que los delitos contra la seguridad del tránsito son competencia del Juez de Paz, y se rigen por un procedimiento especial, que es el procedimiento para la imposición de faltas del Código Procesal Penal. Esto provoca que la imposición de sanciones por este delito sea realizado sin las garantías de un debido proceso, pues la mayor parte de estos casos se decreta la sanción con la simple admisión de responsabilidad del imputado, sin contar con abogado defensor y sin que se hayan diligenciado medios de prueba en juicio. Además, en estos casos, regularmen-

te no hay acusador dado que el Ministerio Público no participa en el proceso, actuando directamente el juez como acusador y juez.

## Honduras

**Dra. Angie A. Arce Acuña**

*Costa Rica*

### I. Introducción

Los accidentes de tránsito en Honduras son una de las principales causas de lesiones y muerte de sus ciudadanos. Informes emitidos por las autoridades de tránsito revelan que solo en enero de 2010 se registraron 1136 accidentes de tránsito que dejaron como saldo 70 personas muertas y 175 lesionadas. En este mismo informe anual sobre la situación de los derechos humanos en el 2009, el Comisionado Nacional de los Derechos Humanos detalla que en Honduras hay dos hechos que preocupan: Uno de ellos, el elevado número de accidentes de tránsito, y el otro el saldo de víctimas mortales.

En el caso de los accidentes de tránsito, la situación es crítica si se toma en cuenta que entre 1990 y el 2003 se habrían registrado al menos 103,010 en todo el país. Honduras registra una de las tasas más altas de muertes por accidentes de tránsito en el continente y sólo estaría por debajo de México, El Salvador y Guatemala.

La forma de afrontar este grave problema ha sido la promulgación de una Ley de Tránsito en el año de 2005 que viene a superar el decreto ley no. 117

de fecha 13 de junio de 1955 publicado en el diario oficial la gaceta no. 15,642 del 16 de julio de 1955.

### II. Regulación de Delitos y Normativa de Tránsito en Honduras

La normativa de Tránsito de Honduras en primer término fue el decreto 117 de fecha 13 de junio de 1955, posteriormente el decreto 205-2005 que se promulgó por el Congreso con el afán de preservación del orden público, la defensa de la vida, la integridad física de las personas, la protección de los bienes y el fomento del bienestar social, mediante la regulación legal del uso y circulación de los vehículos automotores terrestres y el obligatorio registro policial de los mismos promulgó una nueva ley que viene a regular la materia de tránsito en general.

Los sujetos a quien va dirigida esta ley son todas las personas que conduzcan cualquier tipo de vehículos y sus pasajeros, cuando circulen en carreteras, calles y demás vías públicas o privadas, rurales o urbanas, comprendidas en todo el territorio nacional, y también los peatones; y, en su caso, los propietarios de dichos vehículos, dueños de semovientes o terceros que también hagan uso de dichas vías públicas o privadas. La normativa de la ley de tránsito comprenden en lo que se refiere aplicable, los estacionamientos de vehículos, públicos o privados, los edificios construidos para estacionamientos de vehículos, los planteles y terminales para el transporte de personas y de carga, las estaciones de servicio de combustibles y lubricantes, las pistas deportivas, autódromos y demás sitios análogos donde se presten servicios o puedan circular los vehículos. Esta Ley y su Reglamento son de orden público y de interés social.

El decreto número 100-200 del año dos mil promulgo La Ley de Penalización de la Embriaguez habitual, donde se regula las medidas de control en los establecimientos y demás locales sobre consumo de medidas alcohólicas productos tabaco, drogas, fármacos que generen dependencia. De igual forma se regula lo referente al porcentaje de consumo de alcohol que puede ingerir una persona.

Por su parte el Código Penal establece en el artículo 121 lo siguiente: “*El autor de un homicidio culposo será castigado con tres (3) a cinco (5) años.*”

*Si el autor hubiese cometido el hecho como consecuencia de encontrarse en estado de ebriedad o de haber consumido drogas prohibidas por la ley, se castigará con la pena de reclusión de cinco (5) a ocho (8) años”.*

### III. Delitos de Tránsito en Honduras

En la legislación Hondureña no existe una regulación expresa en materia de delitos de tránsito únicamente se cuenta con el artículo 121 del Código Penal que es el que viene a regular la figura del delito culposo, y en caso de estado de embriaguez o consumo de drogas se da un aumento de del extremo mínimo de la pena. Por otro parte la ley de tránsito únicamente regula las faltas graves con penas de multa de acuerdo al salario base, pero en la mencionada ley no se regulan delitos de tránsito. El tema de los delitos de tránsito debe ser abordado de forma eficiente en cada país, ya que siendo hechos que atañen a una sociedad de riesgo donde se pone en peligro el bien jurídico vida, no puede dejarse de lado.

### IV. Naturaleza jurídica de los delitos de tránsito

Muchos de los delitos de tránsito tutelados en distintos países son delitos de peligro, este tipo de delitos puede ubicarse alrededor de los años mil novecientos sesenta, que se relaciona directamente con la necesidad social de realizar actividades peligrosas en pro de un mayor desarrollo de la tecnología, actividades industriales, económicas y masivas. Siendo que estas actividades podrían provocar un menoscabo irreversible en el individuo y la sociedad, es que se propone la tutela adelantada al resultado de los bienes jurídicos tutelados en este tipo de actividades.

Cada Estado debe prevenir que se de la situación lesiva temida, al proteger de esta forma a los ciudadanos de la amenaza de nuevas fuentes de peligro, en lo que se ha llamado el derecho penal de la sociedad de riesgo<sup>1</sup>. El peligro en este caso es considerado como elemento típico, mediante un criterio de previsibilidad del riesgo y de probabilidad de la lesión como el caso de los delitos de tránsito.

La sociedad de peligro es una sociedad donde existen peligros ineludibles y no hay posibilidad de renunciar a su afrontamiento. De este tipo de sociedades surge la necesaria tutela de los bienes jurídicos tanto individuales como colectivos.

Los delitos de peligro en general lo que persiguen es la tutela penal anticipada, en mi criterio, no es de por sí inconveniente o inconstitucional, siempre y cuando ésta sea restringida a casos especiales o, mejor aún, excepcionales, que no estén descritos en forma vaga o confusa, de forma que se disminuya la incertidumbre y se logre que las conductas prohibidas y peligrosas estén clara y expresamente determinadas. También es importante que esas conductas se refieran a situaciones de alto riesgo o peligro, donde se justifique este tipo de delitos, por razones político-criminales, y que, además, no exista otra forma de tutelarlas.

En este sentido, diversos autores, como Schroder, Horn, Brehm, Schunemann y Frisch, ya han planteado algunas medidas o criterios restrictivos, entre los cuales destacan: el que se admitan pruebas en contrario de la no peligrosidad; el que se exija un peligro de resultado (no solo un resultado de peligro), parecido a la infracción del cuidado debido en los delitos imprudentes; y que se requiera analizar la “aptitud” *ex ante* de la conducta, para que el peligro sea abstracto-concreto, de manera que la conducta sea idónea para poner en peligro el bien jurídico<sup>2</sup>.

Los conceptos de riesgo y peligro a manera de reflexión precisamente son los que van a definir cuando

se está ante un peligro abstracto o concreto, y será entonces la definición de riesgo o peligro lo que permita distinguir uno u otro. Sin embargo a estos términos no se les ha dado la precisión requerida y es por esa razón que surgen cuestionamientos alrededor de este tema..

Si bien es cierto ambos términos tienen una cercanía semántica, no significan lo mismo el riesgo por su parte tiene como referencia de daño a un sujeto, parte de un algo para que se configure mientras que el peligro es una fuente por sí solo, el peligro es próximo e inmediato a la situación no deseada, mientras que el riesgo se encuentra en un grado más lejano a que suceda el daño<sup>3</sup>.

Como señala el autor Andrés Gómez, ambos términos pertenecen a un mismo proceso que se desencadena pero uno ocurre antes que otro, donde el riesgo es previo al peligro. A pesar de que en la doctrina se da un uso similar para uno y otro debe quedar claro que científicamente no significan lo mismo, y que de esta distinción de riesgo y peligro es que radica la tutela de los bienes jurídicos en los delitos de peligro, y su correcta regulación. Sin embargo nótese que en el derecho penal se utiliza el término peligro y deja por fuera el riesgo, al llamar “delitos de peligro” y no de riesgo, debido a la falta de precisión sobre el término.

## V. Conclusiones

Honduras necesita una regulación en materia de delitos de tránsito donde se tutelén conductas que por su naturaleza son propias de tránsito. Debe existir una adecuada regulación en materia de temeridad, ebriedad, y no dejando únicamente la mencionada tutela al artículo 121 del Código Penal, debe existir un estudio político criminal que permite determinar con propiedad cual es la pena más adecuada en determinados delitos de tránsito, y si verdaderamente vendrá a solucionar el problema que se vive. Queda mucho camino que recorrer en caso de Honduras y tutelar de forma más efectiva el bien jurídico vida que es el bien jurídico supremo.

## Notas

1 BECK Ulrich, *La sociedad del riesgo*, Paidós, Barcelona, 1998, 25-56.

2 SÁNCHEZ GARCÍA DE PAZ Isabel, *La Criminalización, El nuevo derecho penal español, estudios penales en memoria del profesor José Manuel Valle Muñiz*/coord. por Fermín Morales Prats, Gonzalo Quintero Olivares, 2001, pp. 696 y 697.

3 GARCÍA GÓMEZ Andrés, *Revista Protección Civil* n° 12, Centro Europeo de Investigación Social de Emergencias (CEISE) de la Dirección General de Protección Civil y la Universidad de A Coruña para ENRESA en el año 2001.

## Italia\*

Giuseppe Amara

Universidad de Módena y Reggio Emilia/Juez

## I. Introducción

En el ordenamiento italiano, las reglas en materia seguridad vial y las relativas sanciones para los infractores están recogidas en el llamado “Código de la Carretera” (*Codice della Strada*, decreto legislativo n° 285/1992), que contiene numerosos supuestos delictivos: art. 9 bis (organización de competiciones a velocidad no autorizada con vehículos a motor y participación en las mismas), art. 9 ter (prohibición de competir en velocidad con vehículos a motor), art. 100, apartado 14 (falsificación, manipulación y alteración de matrículas), art. 186 (conducción bajo la influencia del alcohol), art. 186 bis (conducción bajo la influencia del alcohol cuando se es menor de veintiún años, conductor novel o profesional de la actividad de transporte de pasajeros o mercancías), art. 187 (conducción en estado de alteración psicofísica por uso de sustancias estupefacientes), art. 189, apartados 6, 7 y 8 (omisión de socorro en carretera).

Para completar este cuadro de los delitos contra la seguridad vial es necesario remitirse a otras disposiciones de reciente introducción (decreto ley de 23 de mayo de 2008, n° 92, convertido con modificaciones en la ley de 24 de julio de 2008, n° 125) contenidas en el Código penal, es decir: art. 589, apartado 3 (homicidio imprudente agravado), art. 590, apartado 3 (lesiones imprudentes agravadas) y, en relación al cómputo de las circunstancias, art. 590 bis.

## II. El *Codice della Strada*

En la revisión de los supuestos situados fuera del Código se considera oportuno partir del análisis de los artículos 186 y siguientes del *Codice della Strada*, dada su notable incidencia en la práctica cotidiana. Con el art. 186 el legislador introduce la prohibición de conducir en estado de ebriedad producido por el consumo de bebidas alcohólicas, previendo una progresión sancionatoria en razón de la tasa de alcoholemia del infractor. En particular, el supuesto leve es castigado con una sanción administrativa, mientras que los dos supuestos más graves son considerados faltas penales (*contravvenzioni*). Más en detalle, se prevé una sanción administrativa pecuniaria de 500 € a 2.000 € cuando se haya comprobado un valor correspondiente a una tasa de alcoholemia superior de entre 0,5 y 0,8 g/l, sanción

a la que le sigue otra, accesoria, de suspensión del permiso de conducción de tres a seis meses. La multa de 800 € a 3.200 € y el arresto de hasta seis meses están reservados al supuesto en el que constate un valor correspondiente a una tasa de alcoholemia de entre 0.8 1,5 g/l, con la consecuente sanción administrativa accesoria de suspensión del permiso de conducción de seis meses a un año. Finalmente, el supuesto más grave prevé la multa de 1.500 € a 6.000 € y el arresto de seis meses a un año cuando se constata un valor correspondiente a una tasa de alcoholemia superior a 1,5g/l, y, como en el resto de casos, la suspensión del permiso de conducción de uno a dos años. Si el vehículo pertenece a una persona ajena al delito, la duración de la suspensión del permiso de conducción se duplica.

El permiso de conducción se ve siempre revocado, de acuerdo con el capítulo II, sección, del título VI del Código de Circulación, en caso de reincidencia en el plazo de dos años. Además, en este supuesto más grave, con la sentencia de condena o de ejecución de la pena, y por petición de las partes, incluso si ha sido aplicada la suspensión condicional de la pena, se dispondrá siempre la confiscación del vehículo con el cual ha sido cometido el delito, salvo que el propio vehículo pertenezca a persona ajena al delito, medida que, como ha aclarado la jurisprudencia (por todas, cfr. sentencia de la Corte de Casación - Sección Cuarta Penal, de 22 de noviembre de 201, nº 41080) se trata de una sanción administrativa accesoria.

No queriendo anticipar lo que se dirá en relación a los supuestos agravados introducidos por el legislador dentro del Código penal, también en el *Codice della Strada* se prevé una agravación del marco sancionatorio cuando quien condujere en estado de ebriedad provoque un accidente de tráfico; en particular, las sanciones se duplican y se dispone la inmovilización administrativa del vehículo por ciento ochenta días, salvo que el vehículo pertenezca a persona ajena al delito. Además, cuando se dé el supuesto más grave (tasa de alcoholemia superior a 1,5 g/l) el permiso de conducción será revocado en cualquier caso.

Desde un punto de vista procesal es del tribunal unipersonal (*tribunale in composizione monocratica*) la competencia para juzgar los delitos del presente artículo.

De reciente introducción (art. 3, apdo. 55, letra a, de la ley de 15 de julio de 2009, nº 94) es la llamada agravante de nocturnidad, que prevé un aumento de la multa de entre un tercio y la mitad cuando el delito sea cometido entre las 22:00 y las 07:00 horas. Es igualmente relevante el apartado 2 *septies* en virtud del

cual las circunstancias atenuantes que concurren con la agravante del apartado 2 *sexies* no puede ser consideradas equivalentes o prevalentes respecto a esta. Las disminuciones de pena son operadas sobre la cantidad de pena que resulta del aumento como consecuencia de la agravante antes mencionada.

Con el fin de determinar el estado de ebriedad se procede a una comprobación en dos fases: en un primer momento, con el fin de obtener elementos útiles para motivar la obligación de sometimiento a análisis sucesivos, en el respeto de la intimidad personal y sin perjuicio de la integridad física, los agentes puede someter a los conductores a comprobaciones cualitativas o pruebas no invasivas, también a través de aparatos portátiles aptos a analizar el aire alveolar espirado. Cuando dichos controles dieran un resultado positivo, o siempre en caso de accidente, o bien cuando se tuvieren motivos para pensar que el conductor del vehículo se encuentra en estado alteración psicofísica derivada de la influencia del alcohol, los agentes tienen la facultad de efectuar un control sucesivo con los instrumentos y procedimientos determinadas reglamentariamente, acompañando al conductor cuando sea necesario a la oficina o comisaría más cercana. En caso de conductores implicados en accidentes de tráfico y necesitados de curas médicas, la comprobación de la tasa de alcoholemia será efectuada en estructuras sanitarias, la cuales emitirán la relativa certificación. En caso de rechazo del control de alcoholemia, el conductor es castigado con la más grave de las penas (apdo. 2, letra c).

Otra disposición de reciente introducción es la contenida en el apartado 9 *bis*, que prevé la posibilidad, si no hay oposición del interesado, de sustituir, una sola vez, la pena privativa de libertad y la pecuniaria por la de trabajo en beneficio de la comunidad (*lavoro di pubblica utilità*) del art. 54 del decreto legislativo de 18 de agosto de 2000, nº 274, por la misma duración que la pena privativa de libertad sustituida. Esta pena consiste en la prestación de una actividad no retribuida en favor de la colectividad que ha de ser desarrollada, prioritariamente, en el campo de la seguridad o la educación vial, en la administración estatal, regional, provincial o municipal o en entes u organizaciones de asistencia social y de voluntariado, o en centros especializados de lucha contra las dependencias. El desarrollo positivo del trabajo es causa de extinción del delito.

El art. 186 *bis*, introducido por la ley de 29 de julio de 2010, nº 120, establece, en relación a algunas categorías de sujetos (menores de veintiún años, conductores noveles y profesionales de la actividad de transporte de pasajeros o mercancías), una prohibición absoluta

de conducir tras el consumo de bebidas alcohólicas y bajo la influencia de estas. Para dichos sujetos se prevé una sanción administrativa de 155 € a 624 € cuando se compruebe una tasa de alcoholemia menor de 0,5g/l. La disposición contiene además una agravación del cuadro sancionatorio del art. 186 con un aumento de las penas en un tercio (para el supuesto leve) y en la mitad (para los supuestos castigados como falta).

El art. 187 castiga por el contrario a quien condujere en estado de alteración psicofísica por el uso de sustancias estupefacientes con la multa de 1.500 € a 6.000 € y al arresto de seis meses a un año (penas aumentadas entre un tercio y la mitad para los sujetos descritos en el apartado 1 del art. 186 *bis*). Se prevé así mismo la sanción administrativa accesoria de la suspensión del permiso de conducción de uno a dos años. En caso de accidente de tráfico, las penas se duplican. También en este caso ha sido introducida la agravante de nocturnidad y, por lo que respecta a las modalidades de control, la norma refleja sustancialmente el contenido del art. 186.

De forma breve sobre las otras normas contenidas en el “Código de la Carretera”: el art. 9 *bis* describe un delito de peligro, aplicable de forma subsidiaria a los delitos más graves, que castiga a quien organizare, promoviere, dirigiere o de cualquier forma facilitare una competición deportiva de velocidad con vehículos a motor sin estar autorizado para ello, con la pena de la reclusión de uno a tres años y la multa de 25.000 € a 100.000 €. La misma sanción se aplica a quien tomare parte en la competición no autorizada. En la línea de lo previsto por el art. 586 CP, si del desarrollo de la competición derivare, en cualquier caso, la muerte de una o más personas, se aplica la pena de reclusión de seis a doce años; si derivare de la misma una lesión personal, la pena es de reclusión de tres a seis años. Se prevé además la agravante, con un aumento de hasta un año, si las manifestaciones son organizadas con ánimo de lucro o con el fin de hacer o consentir en apuestas clandestinas, o bien si en la competición participan menores de dieciocho años. Se castiga también la conducta de quien meramente hiciere apuestas sobre las carreras con la reclusión de tres meses a un año y con la multa de 5.000 € a 25.000 €. Este delito tiene como sanción administrativa accesoria la suspensión del permiso de conducción de uno a tres años.

El art. 9 *ter*, aplicable de forma subsidiaria al 9 *bis*, castiga con la reclusión de seis meses a un año y con la multa de 5.000 € a 20.000 € a quien compitiere en velocidad con vehículos a motor. La pena viene aumentada en caso de resultado de muerte o de lesiones conectado

con la competición. La sanción administrativa accesoria de suspensión del permiso de conducción es de uno a tres años.

Dentro del *Codice della Strada* se halla además una norma por lo menos peculiar (art. 100, apdo. 14), que extiende la aplicabilidad de las normas previstas por el Código penal siempre que el objeto material de la falsificación, alteración o manipulación esté constituido por matrículas de automóviles, motocicletas, ciclomotores, remolques y semirremolques.

Finalmente es necesario recordar el art. 189, que en el apartado 5 castiga con la multa administrativa de 279 € a 1.114 € a quien, en caso de accidente de alguna forma vinculable a su comportamiento, no cumpliere con la obligación de detenerse cuando se produzcan daños en las cosas y, en su apartado 6, con la reclusión de seis meses a tres años para quien, a quien actuare de igual forma en caso de accidente con daño a las personas. Por último, el apartado 7 castiga con la reclusión de uno a tres años a quien no cumpliere con la obligación de prestar la asistencia necesaria a las personas heridas. Para todos los supuestos se prevé además la sanción administrativa accesoria de la suspensión del permiso de conducción. Se trata de un delito omisivo de peligro que se relaciona con el art. 593 CP (omisión de socorro) con la especialidad derivada de la situación subjetiva del reo a cuyo comportamiento es vinculable la realización del accidente.

### III. Las disposiciones contenidas en el Código penal

La constante alarma social generada por un exponencial incremento de los accidentes de tráfico con resultado fatal conectados con el abuso de sustancias alcohólicas o estupefacientes ha llevado al legislador (decreto ley de 23 de mayo de 2008, n° 92, convertido con modificaciones en la ley de 24 de julio de 2008, n° 125) a introducir en el Código penal algunos supuestos agravados de los tipos ya existentes, a saber, el apartado 3 del art. 589 (homicidio imprudente) y el apartado 3 del art. 590 (lesiones imprudentes) que, de modo paralelo, prevén una agravación de pena en caso de que el hecho haya sido cometido en violación de las normas que regulan la circulación vial por parte de un sujeto hallado con una tasa de alcoholemia superior a 1,5 g/l.

Por último se hace mención al art. 590 *bis*, norma relevante respecto a la determinación de la pena, de acuerdo con la cual cuando se da una de las dos circunstancias antes mencionadas, las concurrentes circunstancias atenuantes distintas a las previstas por los arts. 98 (minoría de edad) y 114 (atenuantes en mate-

ria de concurso de personas), no pueden considerarse equivalentes o prevalentes respecto a estas y las disminuciones tienen lugar sobre la cantidad de pena determinada de acuerdo con las circunstancias agravantes ya vistas.

## Notas

\* Texto traducido por Víctor Manuel Macías Caro, doctorando de la Universidad de Módena y Reggio Emilia/Universidad Humboldt de Berlín.

## México

**Manuel Vidaurri Aréchiga**

*Universidad de Guanajuato, México*

*Departamento de Derecho*

El Código Penal Federal (CPF) de vigencia para todo el país tratándose de delitos del orden federal no contempla un apartado específico referido a los delitos contra la seguridad vial o de tráfico rodado. En tal sentido, es preciso identificar aquellas conductas que habiendo sido cometidos con motivo del tráfico rodado de vehículos encuadran en alguno o algunos de los tipos contenidos en la parte especial del CPF. En este reporte nos referimos al CPF en virtud de que puede resultar paradigmático de la situación que impera en el resto de codificaciones penales vigentes en México.

Homicidio, Lesiones, Daños en general y a las vías generales de comunicación en particular, y conductas de peligro, son básicamente los tipos de posible perpetración mediante la operación de vehículos de motor. Ciertamente, es posible distinguir aquellos comportamientos derivados de una conducta dolosa de aquellos otros surgidos o derivados de una imprudencial o culposa. Para lo cual, se parte del siguiente concepto de dolo: *“obra dolosamente el que, conociendo los elementos del tipo penal, o previendo como posible el resultado típico, quiere o acepta la realización del echo descrito en la ley”* (Art. 9 CPF); el mismo artículo, define así la imprudencia: *“obra culposamente el que produce el resultado típico, que no previo siendo previsible o previo confiando en que no se produciría, en virtud de la violación de un deber de cuidado, que debía y podía observar según las circunstancias y condiciones personales”*.

Es frecuente que las legislaciones de las entidades federativas que componen la nación mexicana agraven las conductas de esta naturaleza que hayan sido realizadas bajo el influjo del alcohol o sustancias psicotrópi-

cas o enervantes. Se agrava la sanción también cuando el autor del hecho es alguien que tiene a su cargo la prestación de un servicio público concesionado, como sucede con el transporte público de pasajeros.

El legislador señaló en el artículo 60 del CPF que en los casos de delitos culposos (imprudenciales) se impondrá hasta la cuarta parte de las penas y medidas de seguridad asignadas al tipo básico del delito doloso, con excepción de aquéllos para los que la ley señale una pena específica. Y se agrega que las sanciones por delitos culposos se impondrán en relación con los delitos previstos en varios artículos, de los que deben mencionarse los siguientes, por referirse al tema de esta comunicación: 169 (*“Al que ponga en movimiento una locomotora, carro, camión o vehículo similar y lo abandone o, de cualquier otro modo, haga imposible el control de su velocidad y pueda causar daño, se le impondrá de uno a seis años de prisión”*); 289 (*“Al que infiera una lesión que no ponga en peligro la vida del ofendido y tarde en sanar menos de quince días, se le impondrán de tres a ocho meses de prisión, o de treinta a cincuenta días multa, o ambas sanciones a juicio del juez. Si tardare en sanar más de quince días, se le impondrán de cuatro meses a dos años de prisión y de sesenta a doscientos setenta días de multa”*); 290 (*“Se impondrán de dos a cinco años de prisión y de multa de cien a trescientos pesos, al que infiera una lesión que deje al ofendido cicatriz en la cara, perpetuamente notable”*). 293 (*“Al que infiera lesiones que pongan en peligro la vida, se le impondrán de tres a seis años de prisión, sin perjuicio de las sanciones que le correspondan...”*); 302 y 307, referente al Homicidio; 399, que se ocupan del delito de Daños (*“Cuando por cualquier medio se causen daño, destrucción o deterioro de cosa ajena, o de cosa propia en perjuicio de tercero, se aplicarán las sanciones del delito de robo simple”*).

De particular interés puede ser lo señalado en otra parte del artículo 60 del CPF por cuanto menciona que cuando a consecuencia de actos u omisiones culposos, calificados como graves que sean imputables a personal que preste sus servicios en una empresa ferroviaria, aeronáutica, naviera o de cualesquiera otros transportes de servicio público federal o local, se causen homicidios de dos o más personas, la pena será de cinco a veinte años de prisión, destitución del empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otros de la misma naturaleza. Igual penal se impondrá cuando se trate de transporte de servicio escolar.

Por otra parte, el propio CPF determina que la calificación de la gravedad de la culpa queda al prudente arbitrio del juzgador, el que deberá, sin embargo, con-

siderar una serie de circunstancias generales y especiales; entre éstas últimas las siguientes:

I.— La mayor o menor facilidad de prever y evitar el daño que se causó;

II.— El deber de cuidado del inculpado que le es exigible por las circunstancias y condiciones personales que el oficio o actividad que desempeña le impongan;

III.— Si el inculpado ha delinquido anteriormente en circunstancias semejantes;

IV.— Si tuvo tiempo para obrar con la reflexión y cuidado necesarios; y,

V.— El estado del equipo, vías y demás condiciones de funcionamiento mecánico, tratándose de infracciones cometidas en los servicios de empresas transportadoras, y en general, por conductores de vehículos.

Es importante retomar lo que se determina en el segundo párrafo del artículo 62 del mencionado CPF, donde se indica que cuando por culpa y por motivo del tránsito de vehículos se causen lesiones, cualquiera que sea su naturaleza, sólo se procederá a petición del ofendido o de su legítimo representante, siempre que el conductor no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o de cualquiera otra sustancia que produzca efectos similares y no se haya dejado abandonada a la víctima.

Los tipos penales imprudentes se complementan adicionalmente con las disposiciones contenidas en los diversos reglamentos de tránsito existentes, donde se establece, entre otras cosas, los límites de velocidad, las prohibiciones específicas, las sanciones administrativas aplicables, etc. Se entiende perfectamente que cuando en el CPF se mencionan las obligaciones de deber o cuidado exigibles al activo algunas de éstas se ubican precisamente en estos instrumentos legales (reglamentos).

En términos genéricos, los delitos que atentan contra la seguridad del tráfico, pueden consistir en aquellos que se producen por la mera conducción de vehículos, conducta que puede considerarse de mayor peligro cuando se realiza bajo el influjo de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes, psicotrópicas o similares. Opera, sin embargo, la consideración de que en el hecho puedan efectivamente apreciarse la figura de la *actio libera in causa*, en cuyo caso se procederá conforme a la fracción VII del artículo 15 del CPF, respondiendo por el resultado típico producido, siempre lo haya previsto o e fuere previsible.

Contempla el CPF un apartado concreto denominado “Ataques a las vías generales de comunicación y violación de correspondencia”. En este rubro se define en el artículo 165 lo que debe entenderse por camino

público (“vías de tránsito habitualmente destinadas al uso público, sea quien fuere el propietario, y cualquiera que sea el medio de locomoción que se permita y las dimensiones que tuviere; excluyendo los tramos que se hallan dentro de los límites de las poblaciones”; también establece en su artículo 167 sanciones (de uno a cinco años de prisión y de cien a diez mil días multa), al que “para detener los vehículos en un camino público, o impedir el paso de una locomotora, o hacer descarrilar ésta o los vagones, quite o destruya los objetos que menciona la fracción I, ponga algún estorbo, o cualquier obstáculo adecuado” (fracción III); igual sanción se aplicara “por el incendio de un vagón, o de cualquier vehículo destinado al transporte de carga y que no forme parte de u tres en que se halle alguna persona” (fracción IV); también “al que inundare en todo o en parte, un camino público o echare sobre él aguas de modo que causen daño”; “al que destruya en todo o en parte o paralice por otro medio de los especificados en las fracciones anteriores, una máquina empleada en un camino de hierro, o una embarcación o destruya o deteriore un puente, un dique, una calzada o camino o una vía” (fracción VII); así como “al que con objeto de perjudicar o dificultar las comunicaciones modifique o altere el mecanismo de un vehículo haciendo que pierda potencia, velocidad o seguridad” (fracción VIII).

Ahora bien, si para la ejecución de los hechos de que se habla en el artículo 167 el activo se vale de la utilización de explosivos, la pena aplicable se incrementa siendo entonces de quince a veinte años de prisión.

Establece el artículo 321 Bis del CPF lo siguiente que no se procederá contra quien culposamente ocasione lesiones u homicidio en agravio de un ascendiente o descendiente consanguíneo en línea recta, hermano, cónyuge, concubino, adoptante o adoptado, salvo que el autor se encuentre bajo el influjo de bebidas embriagantes, de estupefacientes o psicotrópicos, sin que medie prescripción médica, o bien no auxiliare a la víctima.

Otro tipo penal relacionado con el tema de este reporte lo encontramos en el artículo 341 del CPF, que se ocupa de aquellos supuestos de abandono de persona, especialmente cuando habiendo sido ésta atropellada, bien que esto haya sido culposa o fortuitamente, el activo no preste auxilio o no solicite la asistencia que requiera, pudiendo hacerlo. Para tal supuesto, la sanción a imponer va desde quince a sesenta jornadas de trabajo en favor de la comunidad (sanción prevista en el artículo 27 CPF), independientemente de la pena que proceda por el delito que con el atropellamiento se cometa.

## Nicaragua

**Sergio J. Cuarezma Terán**

*Profesor de derecho penal*

*Instituto de Estudio e Investigación Jurídica*

*www.inej.edu.ni*

**sergio.cuarezma@inej.net**

En Nicaragua en el año 2010 se produjeron 27,797 accidentes de tránsito y en el año 2009, 22, 849. Productos de los accidentes de tránsito murieron 571 personas y lesionadas 5,120 en el año 2010 y 601 con 5,524 lesionadas en el año 2009. El día domingo, según las estadísticas, tanto del año 2010 y 2009, reportan la mayor cantidad de muerte por accidente de tránsito, 118 muertos y los días sábados 115 (en 2010) y 114 (2009). Las causas de los mismos en orden, son: No guardar distancia, invadir carril, falta precaución al retroceder, desatender señales, giros indebidos, falta de pericia, imprudencia peatonal, conducir contra la vía, interceptar el paso, no hacer alto, mal estado mecánico, exceso de velocidad, violación peatonal y caída de pasajeros. El promedio diario de accidentes de tránsito a nivel nacional, es de 55. (Fuente: Anuario Estadístico Policial 2010) En relación al año 2011, los datos que disponemos reflejan que del primero de enero al tres de agosto de 2011 se han registrado 13 mil 619 accidentes de tránsito, con un resultado de dos mil 837 personas lesionadas, 198 menos que el año 2010. En este periodo, pero del año 2010, se registraron 347 personas fallecidas y en el mismo período de este año, 2011, han muerto por esta causa 329, 18 menos. (Fuente: Declaraciones de Jefe de Tránsito Nacional)

El tema de la seguridad vial en la administración policial es una asignatura pendiente, también para la regulación en el ámbito penal. Puede observarse, por ejemplo, que una de las causas de muerte o lesión de las personas, es la “caída de pasajeros”. Usted se preguntará, ¿Por qué en Nicaragua los pasajeros se caen de los vehículos? En nuestro país, como muchos de la región, todavía se permiten que los pasajeros viajen en la tina de los vehículos *camioneta pick up* o bien, viajan en autobuses con exceso de pasajeros y literalmente algunos van “colgados” de las puertas laterales o traseras de los autobuses. Lo primero, la Ley de Tránsito de Nicaragua no prohíbe que los pasajeros viajen en la tina de las camionetas, pero existe una circular administrativa que no sólo lo permite, sino que además aconseja que viajen “sentados en la tina”, y respecto al exceso de pasajeros en los autobuses la ley lo prohíbe, pero la no

se cumple. Existe, en esta materia, un obvio desorden, desde el INEJ, el próximo año se investigará y analizará el tema con la finalidad de generar acciones administrativas y legislativas para su regulación administrativa y penal, respectivamente.

### Código penal 2008

El Código penal (vigente desde el 2008), establece los delitos contra la seguridad vial, bajo el Título XII, sobre los delitos contra la seguridad común. Bajo este título el legislador agrupó varias figuras, a saber: incendio, estragos, inutilización de obras de defensa civil, inobservancias a las reglas de seguridad, desastre imprudente, delitos contra el transporte, las plantas generadoras de energía y los medios conductores, los delitos contra la circulación, la seguridad de tránsito y los medios conductores, la piratería y la fabricación o tenencia ilícita de instrumentos o materiales explosivos o radiactivos.

En el capítulo III relacionado a los delitos contra la circulación, la seguridad de tránsito y los medios conductores, el legislador reguló la conducta de “conducción u operación en estado de ebriedad o bajo efectos de fármacos, drogas y otras sustancias psicotrópicas controladas o bebidas alcohólicas” (art. 326): Quien conduzca u opere cualquier tipo de vehículo aéreo, terrestre o acuático, dedicado al transporte colectivo o de servicio público o vehículo pesado de construcción, agrícola o industrial, bajo la influencia de fármacos, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o bebidas alcohólicas de manera que disminuya sus facultades, será sancionado con prisión de seis meses a tres años y privación del derecho a conducir u operar vehículos por el mismo período. En caso de reincidencia, además de la pena de prisión que corresponda, se impondrá la privación del derecho a conducir u operar vehículos hasta por un período de diez años” y el “entorpecimiento de servicios públicos” (art. 327): “Quien cree una situación de peligro, impidiendo u obstaculizando gravemente el normal funcionamiento del transporte por tierra, agua y aire, o el de los servicios públicos de provisión de agua potable, electricidad u otras sustancias energéticas, o de telecomunicaciones, será penado con prisión de seis meses a dos años”.

Sin embargo, este tema lo regula, aunque no de forma pormenorizada, en el Libro III, de las Faltas, en el Título contra la seguridad pública o común. En el primer capítulo es el legislador estableció las faltas de seguridad de tránsito, y bajo el mismo las figuras sobre la omisión en la colocación de señales de advertencia,

inutilización de señales de tránsito y el cruce temerario de vía pública.

En la primera figura, el legislador regula al que “omite colocar las señales o avisos ordenados por la ley, los reglamentos o la autoridad para precaver a las personas en un lugar de tránsito público, o remueva dichos avisos o señales, o apague una luz colocada como señal” y lo sanciona con “quince a sesenta días multa, o trabajo en beneficio de la comunidad de veinte a sesenta jornadas de dos horas diarias”. No obstante, “cuando quien incurra en esta conducta sea la autoridad, funcionario o empleado público responsable de la señalización, la pena será de treinta a ciento veinte días, sin que sea posible la sustitución por trabajo en beneficio de la comunidad”. (art. 542)

Respecto a la inutilización de señales del tránsito, la disposición sanciona a la persona que “altere, inutilice, sustraiga, destruya, manche o de cualquier forma afecte una señal del tránsito o letrero destinado a orientar la circulación de vehículos o peatones o a advertir de un peligro”, con una pena de “quince a sesenta días multa, o trabajo en beneficio de la comunidad de veinte a sesenta jornadas de dos horas diarias, sin perjuicio de las otras responsabilidades que le correspondan”. (art. 543)

Y, por último, el cruce temerario de vía pública (art. 544) Esta conducta expresa que la persona que “con riesgo para sí o para los demás, atravesase, temerariamente calle o carretera”, se le sancionará con la pena de “diez a treinta días multa o trabajo en beneficio de la comunidad de diez a treinta jornadas de dos horas diarias”.

## Polonia

**Prof. Dra. Bárbara Kunicka-Michalska**

*Instituto de Ciencias Jurídicas de la Academia Polaca de Ciencias  
Varsovia*

En el Código Penal polaco de 1997 (con cambios posteriores) los delitos contra la seguridad vial están contemplados en la Parte Especial, en el capítulo XXI, titulado: “Delitos contra la seguridad en el transporte”. En este capítulo están situados los ocho delitos, descritos en los artículos 173-180 del Código Penal. Se trata de delitos siguientes: 1) provocación de la catástrofe (art. 173 del Código Penal), 2) provocación del peligro de la catástrofe (art. 174 del Código Penal), 3) preparación del delito de la provocación de la catás-

trofe (art. 175 del Código Penal), 4) provocación del incidente (art. 177 del Código Penal), 5) el conducir un vehículo mecánico en el estado de embriaguez o bajo la influencia del estupefaciente (art. 178a § 1 del Código Penal), 6) el conducir otro vehículo en el estado de embriaguez o bajo la influencia del estupefaciente (art. 178a § 2 del Código Penal), 7) admisión en la circulación de un vehículo, contrariamente a la obligación particular (art. 179 del Código Penal), 8) la realización de las acciones relacionadas con la seguridad vial en el estado de embriaguez o bajo la influencia del estupefaciente (art. 180 del Código Penal).

El delito de la provocación de la catástrofe consiste en provocación de la catástrofe en la circulación (tráfico) terrestre, fluvial o aérea, la cual amenaza la vida o la salud de muchas personas o los bienes en grandes dimensiones. Por este delito está prevista la pena de privación de la libertad de un año hasta 10 años (art. 173 § 1 del Código Penal). Si el autor actúa sin intención (sin dolo, solo con imprudencia) la pena es privación de libertad de 3 meses hasta 5 años (art. 173 § 2 del Código Penal). Si la consecuencia del acto determinado en el § 1 es la muerte de una persona o el grave daño para la salud de muchas personas, la pena prevista es la de privación de la libertad de 6 meses hasta 12 años (art. 173 § 3 del Código Penal). Cuando la consecuencia del acto determinado en el art. 173 § 2 del Código Penal es la muerte de una persona o el grave daño para la salud de muchas personas, el autor está castigado con la pena de privación de la libertad de 6 meses hasta 8 años (art. 173 § 4 del Código Penal)

El siguiente delito, previsto en el art. 174 del Código Penal, consiste en provocación del peligro directo de una catástrofe en la circulación terrestre, fluvial o aérea. La pena prevista es la de privación de la libertad de 6 meses hasta 8 años (art. 174 § 1 del Código Penal). Cuando el autor actúa sin intención (sin dolo, solo con imprudencia), está castigado con la pena de privación de la libertad hasta 3 años (de 1 mes) (art. 174 § 2 del Código Penal).

En el art. 175 del Código Penal está previsto el delito de preparación (de actos preparatorios) del delito determinado en el art. 173 § 1 del CP, es decir del delito de provocación de la catástrofe. Para el autor de los actos preparatorios está prevista la pena de privación de la libertad hasta 3 años (de 1 mes).

El art. 176 prevé la cláusula de impunidad en el caso cuando el autor del delito determinado el art. 174 del CP, es decir del delito de provocación del peligro directo de la catástrofe, han demostrado el arrepentimiento espontáneo (activo). El arrepentimiento espontáneo

consiste en la situación que el autor voluntariamente abrogó (anuló) la amenaza del peligro.

Si se trata del autor del delito previsto en el art. 173 § 1 o § 2 del CP, quién voluntariamente abrogó el peligro que amenazaba la vida o la salud de muchas personas, está prevista sólo la posibilidad de la atenuación extraordinaria de la pena (art. 176 § 2 del CP).

El delito de provocación del accidente, previsto en el art. 177 del CP, consiste en provocar de manera no intencionada (sin dolo, solo con imprudencia) del accidente, en que otra persona ha sufrido lesiones corporales, determinadas en el art. 157 § 1 del CP. La condición de la responsabilidad es que el autor viola de manera no intencionada los principios de seguridad de la circulación terrestre, fluvial o aérea. La pena prevista es la de privación de la libertad hasta 3 años (de 1 mes) (art. 177 § 1 del CP). Si se trata de lesiones corporales determinadas en el art. 157 § 1 del CP son lesiones no graves.

Según el párrafo 2 del art. 177 del CP, si la consecuencia del accidente es la muerte de otra persona o grave daño para su salud, la pena prevista es la de privación de la libertad de 6 meses hasta 8 años. Como prevé el párrafo 3 del art. 177 del CP polaco, si el perjudicado es solamente la persona la más próxima (cercana), la persecución del delito previsto en el párrafo 1 del art. 177 del CP se realice a demanda de esta persona.

El art. 178 del CP trata sobre más severa responsabilidad. Si el autor del delito determinado en el art. 173, 174 o 177 del CP estaba en el estado de embriaguez o bajo la influencia del estupefaciente o se fugó del sitio del acontecimiento, el tribunal dicta la pena de privación de la libertad prevista para el delito cometido, pero desde el límite inferior aumentado en la mitad hasta el límite superior aumentado en la mitad.

Según el art. 178a § 1 del CP, el quién conduce un vehículo mecánico en la circulación terrestre, fluvial o aéreo estando en el estado de embriaguez o bajo la influencia del estupefaciente está castigado con la pena de multa, la pena de limitación de la libertad o la pena de privación de la libertad hasta 2 años (desde 1 mes).

Según el párrafo 2 del art. 178a del CP, el que conduce en la vía pública, en la zona habitada o en la zona de la circulación otro vehículo (no vehículo mecánico) estando en el estado de embriaguez o bajo la influencia del estupefaciente, está condenado con la multa, la pena de limitación de la libertad o la pena de privación de la libertad hasta 1 año (de 1 mes).

La pena más severa (privación de la libertad de 3 meses hasta 5 años) está prevista en el párrafo 4 del art. 178a del CP. Se trata del autor del acto determinado en el párrafo 1 del art. 178a del CP anteriormente conde-

nado con la sentencia firme por conducir en vehículo mecánico en el estado de embriaguez o bajo la influencia del estupefaciente, o por delito previsto en el art. 173, 174, 177 o 355 § 2 del CP cometido en el estado de embriaguez o bajo la influencia del estupefaciente, o cometió el acto determinado en el § 1 del art. 178a del CP durante el período de la vigencia de la prohibición de conducir de los vehículos mecánicos, dictada con relación a condenación (la sentencia) por el delito. En el art. 355 § 2 del CP se dice sobre el delito de provocación del accidente con consecuencias graves por el soldado.

El estado de embriaguez está definido en el art. 115 § 16 del CP. Según esta definición, el estado de embriaguez, en el entendimiento de este Código, tiene lugar cuando: 1) el contenido del alcohol en la sangre supera el 0,5 de por mil o lleva a la concentración que supera este valor, 2) el contenido del alcohol en 1dm<sup>3</sup> del aire expirado supera el 0, 25 mg o lleva a la concentración que supera este valor.

En el art. 179 del CP está previsto el delito de admisión en la circulación un vehículo que amenaza para la seguridad. El artículo prevé la pena de multa, la de limitación de la libertad o la de privación de la libertad hasta 2 años para el autor que admite en la circulación un vehículo mecánico u otro vehículo en un estado que amenaza directamente para la seguridad en la circulación terrestre, fluvial o aérea, si el autor actúa contra a la obligación particular. El delito comete también el quien, contra a la obligación particular admite en la circulación (permite conducir) un vehículo mecánico u otro vehículo en la vía pública, en la zona habitada o en la zona de circulación, a una persona que está en el estado de embriaguez o bajo la influencia del estupefaciente o que no posee los derechos requeridos. Los comentaristas del Código Penal dicen en relación con este delito sobre la responsabilidad del jefe de movimiento por la admisión en la circulación.

En el art. 180 del CP se trata sobre ejercer las acciones relacionadas directamente con asegurar (garantizar) la seguridad en la circulación de los vehículos mecánicos por el autor que está en el estado de embriaguez o bajo la influencia del estupefaciente. La pena prevista es la pena privativa de la libertad de 3 meses hasta 5 años.

En la Parte General del CP polaco está prevista la prohibición de conducir los vehículos, como la medida penal.

Salvo los delitos, en Polonia se distinguen también las contravenciones. Las contravenciones son previstas en el Código de Contravenciones de 1971 (con cambios posteriores). El Capítulo XI del Código de Contraven-

ciones está titulado: “Contravenciones contra la seguridad y el orden en el transporte” y contiene los artículos de 84 a 103. Las contravenciones son los actos menos graves y las penas son menos severas.

La bibliografía polaca sobre los delitos contra la seguridad vial es especialmente amplia<sup>1</sup>.

### Notas

1 Si se trata de las publicaciones de los últimos años véase sobre todo: Ryszard A. Stefański, Komentarz do artykułów 173-180 KK (Comentario a los artículos 173-180 del Código Penal), en Kodeks Karny. Część Szczególna. Komentarz do artykułów 117-221. Tom I. Redaktorzy: Andrzej Wąsek, Robert Zawłocki, Wydawnictwo C. H. Beck, Warszawa 2010. (Código Penal. Parte Especial. Comentarios a los artículos 117-221. Tomo I. A cargo de Andrzej Wąsek, Robert Zawłocki, Edición C. H. Beck, Varsovia 2010).

## Portugal

### Frederico de Lacerda da Costa Pinto

*Faculdade de Direito*

*da Universidade Nova de Lisboa*

*(www.fd.unl.pt e FCostaPinto@fd.unl.pt)*

1. Foi já diagnosticado em Portugal um sério problema de segurança rodoviária, em função do qual, por exemplo, os mortos e feridos graves em acidentes de viação são estatisticamente muito superiores aos mortos e feridos graves decorrentes da prática directa de crimes contra as pessoas.

Apesar de os acidentes rodoviários envolvendo vítimas (com mortes, feridos graves e feridos ligeiros) terem diminuído nos últimos 20 anos (48.952 casos em 1991 comparando com 35.452 casos em 2010), os números são ainda muito elevados.

Verifica-se contudo uma relação directa positiva entre a aplicação de medidas de segurança rodoviária de natureza administrativa (inspecções obrigatórias a veículos, medidas especiais quanto ao transporte de crianças, imposição de limites de velocidade, utilização de radares, revisão de legislação sobre sanções administrativas) e a diminuição de sinistralidade grave, o que sugere a importância de uma articulação eficiente entre a prevenção rodoviária, a fiscalização policial e a intervenção penal<sup>1</sup>.

A estes números sobre segurança rodoviária corresponde uma intervenção penal crescente e índices de criminalidade rodoviária muito significativos, sendo certo que os números podem não coincidir pois a gene-

ralidade dos crimes rodoviários corresponde a incriminações de perigo que têm aplicação independentemente da existência de vítimas pessoais e estas nem sempre existem em função da prática de um crime.

2. As últimas estatísticas oficiais disponíveis da justiça portuguesa<sup>2</sup> revelam dois dados interessantes relativos aos crimes rodoviários: trata-se por um lado do maior índice de criminalidade julgada pelos tribunais portugueses e, por outro, os processos que menos tempo demoram a ser concluídos em primeira instância.

Citando uma síntese do relatório de 2009 do Ministério da Justiça, «os crimes com maior peso no total de processos crimes na fase de julgamento findos em 2009 são os crimes rodoviários, isto é, a condução com taxa de álcool superior a 1,2 g/l, a condução sem habilitação legal e a condução perigosa de veículo rodoviário, seguidos dos crimes de furto». Foram a julgamento em 2009 cerca de 36.747 casos de criminalidade rodoviária. Abaixo destes números surgem os crimes de furto e os crimes contra a integridade física e no fim da lista os crimes de homicídio, aqueles com menor incidência estatística entre nós.

Também ao nível do registo de ocorrências policiais em 2009 (criminalidade oficial, percebida e registada) os crimes de condução sob o efeito de álcool e a condução sem habilitação legal atingem valores especialmente elevados (20.389 e 18.297 casos, respectivamente), embora abaixo dos furtos, ofensas à integridade física e violência doméstica. Contudo, muitos destes casos de crimes contra as pessoas e crimes contra o património não chegam à fase de julgamento, por diversas razões (designadamente por falta de apresentação de queixa ou por desistência da mesma), ao contrário dos crimes rodoviários em que tal acontece por corresponderem normalmente a ocorrências em flagrante delito com detenções realizadas por entidades policiais.

Os primeiros dados relativos ao ano de 2010, evidenciam um aumento da criminalidade registada pelas entidades policiais (em especial nos crimes contra o património), incluindo os crimes rodoviários com 22.067 casos de condução sob o efeito do álcool e 18.886 de condução sem habilitação legal.

Existe ainda um número elevado de situações de desobediência de condutores a entidades policiais que não estão incluídas nestas estatísticas porque surgem em regra diluídas na rúbrica nos crimes contra a autoridade.

A duração média dos processos relativos a estes crimes é, por seu turno, a mais baixa de todas, sendo os processos mais morosos aqueles que respeitam a crimes tributários e crimes de cheque sem provisão, que demoram cerca de dez vezes mais a obter uma decisão

final em primeira instância do que os crimes rodoviários.

A elevada frequência estatística dos crimes rodoviários corresponde a mudanças significativas na sociedade portuguesa nos últimos anos, em que se verificou designadamente um aumento significativo do parque automóvel, das redes rodoviárias, da mobilidade das populações, do crescimento das periferias das grandes cidades, da sinistralidade rodoviária, da criminalidade de grupo envolvendo veículos, do consumo de álcool e estupefacientes e do correspondente controlo policial sobre a circulação rodoviária (aspecto que condiciona directamente as estatísticas apresentadas). Subjacente a estas mudanças mais visíveis verifica-se também uma desagregação do tecido social tradicional e das redes de relações entre as pessoas, potenciadora da pequena e média criminalidade.

A maior rapidez no julgamento destes crimes explica-se pelo facto de os mesmos terem particular visibilidade e motivarem detenções em flagrante delito, sujeitas depois à tramitação mais expedita da forma sumária de processo (artigo 391º e ss, do Código de Processo Penal), com julgamento no prazo de 48 horas ou, noutros casos, em 5 ou 15 dias após os factos.

Apesar de os crimes rodoviários serem estatisticamente os que motivam mais julgamentos em Portugal, a análise da sua evolução geral entre 2005 e 2009 não foi num sentido crescente. Verificou-se um aumento significativo deste tipo de criminalidade registada pelas entidades policiais entre 2005 e 2008 e uma diminuição em 2008 e 2009. As estatísticas não permitem contudo perceber se tal decréscimo se deve a uma diminuição efectiva da criminalidade ou se tal se verifica por diminuição ocasional do controlo policial directo sobre as infracções rodoviárias (por alterações na organização das forças policiais e nas funções de controlo do trânsito rodoviário, concretamente a extinção da Brigada de Trânsito da Guarda Nacional Republicana).

Os primeiros dados de 2010 evidenciam um novo aumento dos crimes rodoviários registados pelas entidades policiais, em especial na condução sob o efeito do álcool (22.067 casos em 2010, comparando com 20.389 em 2009).

3. Estes números permitem perceber uma boa parte da evolução legislativa dos crimes rodoviários em Portugal. Tratava-se no passado de uma criminalidade insignificante, prevista apenas no Código da Estrada, cujo aumento significativo nas últimas duas décadas (em especial de condução sob o efeito do álcool e da condução sem habilitação legal) justificou um reforço

da intervenção penal, designadamente com a inserção dos tipos incriminadores no Código Penal.

Actualmente, a importância deste tipo de criminalidade pode ainda ser documentada com a sua inclusão nas prioridades de prevenção acolhidas na Lei nº 38/2009, de 20 de Julho, que estabelece os objectivos, prioridades e orientações de política criminal para o biénio 2009-2011 (cfr. artigo 3º, nº 1, alíneas d) e f)).

O elenco de crimes rodoviários pode variar em função do critério que se utilize para os agregar e delimitar.

Num núcleo mais restrito, delimitado por referência à tutela das condições de segurança da circulação rodoviária, podem ser incluídas a *condução de veículo sem habilitação legal* (artigo 3º do Dec.-Lei nº 2/98, de 3 de Janeiro) e alguns dos crimes incluídos no capítulo V do Código Penal (crimes contra a segurança das comunicações), como a *condução perigosa de meio de transporte* (artigo 289º), o *atentado à segurança de transporte rodoviário* (artigo 290º), a *condução perigosa de veículo rodoviário* (artigo 291º), a *condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas* (artigo 292º, todos do Código Penal).

Um elenco mais alargado, que relacione a prática de crimes com veículos, poderia incluir ainda o *lançamento de projectil contra veículo* (artigo 293º), a *desobediência de condutores a entidades policiais* (artigo 348º do Código Penal, aplicável também por via de várias disposições do Código da Estrada) ou, noutro plano, o *furto de veículos ou em veículos* (artigos 203º e 204º) ou o *furto de uso de veículos* (artigo 208º, todos do Código Penal), estes últimos estatisticamente muito significativos<sup>3</sup>.

O núcleo mais característico e com maior relevância prática para efeito deste estudo é o primeiro que, por isso, irá merecer atenção.

a) O crime de *condução de veículo sem habilitação legal* (artigo 3º do Dec.-Lei nº 2/98, de 3 de Janeiro) está configurado como uma incriminação de mero perigo abstracto, que contempla a situação de alguém conduzir um veículo numa via pública ou equiparada sem ter a devida habilitação legal para o efeito. O facto é doloso e a pena prevista é de prisão até um ano ou multa alternativa até 120 dias. Tratando-se de um motociclo ou de um automóvel a pena é elevada para prisão até dois anos ou multa até 240 dias. A incriminação tem dado origem a divergências (teóricas e práticas) quanto ao conteúdo e âmbito dos conceitos usados no tipo: «conduzir» implicará movimento físico do veículo ou não, e o crime estará consumado a partir do momento

em que se liga o motor ou só com a deslocação do veículo? O sentido das palavras e a *ratio* de tutela sugerem que é necessário o movimento do veículo, independentemente se ser o não ligado o seu motor. O conceito de «via pública ou equiparada», por seu turno, exclui vias privadas não acessíveis ao público, mas poderá abranger algumas zonas de mato, praias, dunas, atalhos rurais e estradas antigas abandonadas. Têm sido ainda suscitados em vários processos problemas de erro associados à falta de renovação da carta de condução, casos em que o condutor supõe que o título de condução é válido mas o mesmo caducou por não ter sido renovado. Quando tal acontece com discrepância entre a data de validade aposta no documento e a entrada em vigor de um regime especial de renovação, os tribunais têm pontualmente admitido a existência de casos de falta de consciência da ilicitude não censurável, com a consequente absolvição do arguido.

b) O crime de *condução perigosa de meio de transporte* (artigo 289º do Código Penal) tem um campo de aplicação que ultrapassa a circulação rodoviária (abrange circulação por ar, água ou caminho de ferro) e está construído em função de duas cláusulas gerais articuladas com um evento perigoso: conduzir sem estar em condições de o fazer com segurança ou violando grosseiramente as regras de condução, criando desse modo perigo para bens jurídicos pessoais (vida e integridade física) ou patrimoniais (de valor elevado). Trata-se portanto de um crime de perigo concreto, punido quer a título de dolo quer de negligência, com penas que podem ir até oito anos de prisão no caso mais grave (crime doloso). A falta de condições de segurança para a condução pode resultar da falta de habilitação legal, o que implicará a consumpção da incriminação respeitante apenas a este facto acima referida.

c) O *atentado à segurança de transporte rodoviário* (artigo 290º do Código Penal) contempla um crime de perigo abstracto e um crime de perigo concreto. O primeiro prevê condutas presumivelmente perigosas para a circulação rodoviária, como a colocação de obstáculos, a destruição de material em vias de comunicação, falsos avisos ou a prática de actos que possam causar desastres; o segundo contempla o mesmo facto mas agravado em função do perigo para a vida, integridade física ou bens patrimoniais de valor elevado. As penas podem ir até ao máximo de oito anos de prisão e os factos são imputáveis a título de dolo e de negligência. Alguns comportamentos rodoviários de risco estão abrangidos por esta incriminação, como por exemplo realizar ultrapassagens perigosas ou bloquear a circulação de viaturas em movimento.

d) O crime de *condução perigosa de veículo rodoviário* (artigo 291º do Código Penal) prevê (no nº 1) situações de perigo concreto (para bens pessoais e patrimoniais, nos termos acima descritos) na condução de veículo com ou sem motor em via pública ou equiparada, que resultem da condução fora de situações de segurança ou da violação grosseira de regras de circulação rodoviária. A inexistência de condições de segurança pode decorrer do consumo de medicamentos, de álcool, de estupefacientes, mas também de fadiga excessiva ou de doenças de risco para a segurança da condução (problemas mentais, neurológicos, cardíacos ou de visão, por exemplo). O nº 2 do artigo contempla um crime de perigo abstracto que pune a realização em via pública ou equiparada de actividades não autorizadas de natureza desportiva ou análoga, como as corridas de automóveis em via pública ou equiparada (*street racing, sprints, touge racing, digs, etc.*) ou a realização de exhibições de domínio «acrobático» sobre veículos. As penas em ambos os casos podem ir até três anos de prisão ou multa alternativa, sendo ainda aplicável a pena acessória de proibição de conduzir (artigo 69º do Código Penal) e, no caso dos crimes de perigo concreto, é punida a negligência e o dolo.

e) O artigo 292º do Código Penal prevê o crime de *condução de veículo em estado de embriaguez ou sob efeito de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas*. Uma incriminação de perigo abstracto punida quer a título doloso quer a título negligente, com pena de prisão até um ano ou multa até 120 dias. O limite de álcool no sangue para o efeito é de 1,2 g/l, medido por análise de ar expirado ou análise de sangue, esta apenas realizada a pedido do agente. O valor de alcoolémia é um elemento quantitativo do tipo de ilícito que faz parte do facto e tem de ser por isso objecto do dolo. Abaixo deste limite o facto não é crime, mas apenas uma contra-ordenação (ilícito de direito público não penal). O regime de comprovação do nível de alcoolémia feito, em primeira linha, pela análise do ar expirado tem sido questionado pela doutrina e em alguns casos judiciais, quer pelas dúvidas quanto ao seu rigor (apesar de se ter de cortar ao valor obtido uma margem de erro), quer pela ausência de obrigatoriedade na repetição dos testes para controlo e aferição do seu rigor ou de um valor médio<sup>4</sup>. Esta incriminação é subsidiária em relação ao crime de condução perigosa previsto no artigo 291º do Código Penal.

e) O sistema é completado com um conjunto de agravações da pena (elevação dos limites mínimos e máximos em um terço) em função do tipo de transporte em causa (por exemplo, transporte escolar, transporte

público ou transportes de emergência e socorro), nos termos do artigo 294º do Código Penal.

4. Os crimes rodoviários podem (a par de outras incriminações) documentar a tendência neo-criminalizadora que, a partir de meados dos anos 90, se fez sentir progressivamente em Portugal. Após um período de descriminalização moderada, simbolicamente iniciada com o Código Penal de 1982, as sucessivas revisões do Código Penal (1995, 1998, 2007) e a evolução da legislação penal avulsa tiveram como resultado, em função de diferentes matrizes e propósitos, uma significativa expansão da intervenção penal. No caso dos crimes rodoviários essa tendência foi ainda marcada pela simbólica inclusão das incriminações na codificação penal, o que, não tendo um significado particular na hierarquia das fontes, revela a segurança do legislador na possível estabilidade e centralidade das soluções adoptadas. Uma intervenção caracterizada, por um lado, pela antecipação da punição a situações de perigo (através da criação de tipos de perigo abstracto e de perigo concreto), pela punição simultânea do dolo e da negligência e com um espectro de sanções de gravidade muito diferenciada (as penas máximas para os crimes bases podem ser de um ano, de três anos ou de oito anos); e acompanhada, por outro, de uma efectividade policial que garante a detenção em flagrante delito e a sujeição imediata a julgamento em processo sumário. Um padrão de intervenção penal já muito distanciado, se bem vejo os problemas, do discurso punitivo que orientou as principais reformas penais europeias na segunda metade do século XX, em que as incriminações de perigo constituíam um recurso excepcional do legislador penal e o processo sumário uma solução limitada a pequena criminalidade circunstancial.

De qualquer modo, o modelo de intervenção penal adoptado para a criminalidade rodoviária tem alguns fundamentos materiais convincentes, pois as penas mais graves estão previstas para situações de perigo concreto para bens jurídicos de elevada dignidade penal e a necessidade de tutela penal é susceptível de comprovação clara, designadamente através das estatísticas sobre segurança e acidentes rodoviários dos últimos 20 anos.

5. Novos tempos, novo direito penal? Provavelmente sim, o que não é necessariamente de criticar, pois novas formas de agressão podem revelar novos bens jurídicos e reclamar outras necessidades de punição. Mas esta surge agora sob a perigosa emergência de um discurso neo-securitário de eficiência punitiva, rápida, efectiva e exemplar. O que, entre outros aspectos, transforma um processo especial relativamente singular como era

o *processo sumário* no padrão visível de realização da justiça penal moderna e remete o processo comum para uma espécie de luxo jurídico, a que as sociedades modernas se revelam avessas, designadamente por razões económicas e ausência de resultados imediatos. O que não deixa de corresponder a uma degradação significativa dos padrões de realização da justiça penal nos Estados de Direito em sentido material, idealmente orientada pela busca da verdade material no âmbito de um processo equitativo, mais moroso mas mais seguro, permitindo esclarecer os aspectos menos claros do caso mas nunca consentindo uma decisão condenatória com dúvidas. A dinâmica do processo sumário sendo formalmente a mesma é materialmente outra, pois não tem fase de investigação autónoma e, na prática, a decisão final comprova ou nega o conteúdo infraccional que motivou a detenção em flagrante delito. E em regra comprova-a. Por isso, as taxas de condenação em processo sumário são em regra superiores a 95% dos casos.

A crescente complexidade das sociedades pos-modernas tem sido acompanhada de algum excesso de resposta sancionatória, que traz implícita a exigência de resolução pelo Direito Penal de problemas que estão manifestamente fora da sua disponibilidade e objectivos (v.g. problemas de planeamento familiar e de interrupção voluntária da gravidez, de desagregação de famílias, de vulnerabilidade ao consumo de drogas, de violência doméstica, questões de controlo administrativo dos riscos ambientais e de saúde pública, problemas de falta de controlo político, financeiro e administrativo da actuação de titulares de cargos políticos). A resposta penal é assumida pelo poder político como solução para tudo, quando manifestamente o não é. Infelizmente, criar uma lei penal ou agravar as penas existentes é mais fácil e tem mais visibilidade imediata do que resolver seriamente os problemas. Tem de ser outro o caminho a seguir: o da articulação consequente entre a *prevenção da criminalidade* e a *racionalização da intervenção penal*. Se assim não for, teremos efectivamente um novo direito penal, mas não necessariamente um melhor direito penal.

#### Notas

1 Informação actualizada e de grande interesse sobre todos estes pontos encontra-se no *site* da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária ([www.ansr.pt](http://www.ansr.pt)), designadamente no seu relatório de 2010, pp. 4-5.

2 Ministério da Justiça, Direcção-Geral da Política de Justiça, *Os números da justiça*, 2009, pp. 18 e ss, disponível em [www.dgpj.mj.pt](http://www.dgpj.mj.pt).

3 Para uma leitura aprofundada de todas estas incriminações, veja-se, com grande interesse, PAULA RIBEIRO DE FARIA, *Comentário Conimbricense do Código Penal*, direcção de Jorge Figueiredo Dias, Tomo II, Coimbra Editora, Coimbra, 1999, e PAULO PINTO DE ALBUQUERQUE, *Comentário do Código Penal*, 2ª edição, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2010, nas anotações respectivas.

4 Em pormenor, PAULO PINTO DE ALBUQUERQUE, *Comentário do Código Penal*, 2ª edição, Universidade Católica Editora, Lisboa, 2010, artigo 292º, anotação 5.

## Rússia

Svetlana Paramonova

MPI-Freiburg i. Br.

### I. Introduction

For the first time in the history of domestic criminal law the provisions on responsibility for the transport offenses are provided for in the separate chapter of the Russian Criminal Code<sup>1</sup> (Chapter 27 «Crimes against traffic and operation of transport safety»); which has been already repeatedly amended. In the past this area was regulated by separate laws. For example, the Law of the USSR “*On Criminal Responsibility for the Blocking of Transport Communications*”<sup>2</sup>.

Such attention of the legislature to this problem is fully justified and explained by the ever-increasing threat of these crimes in the modern world.

The purpose of this article is to provide a brief overview of the current legislation on ‘transport crimes’ in Russia.

### II. Legal Regulation

Chapter 27 of the CC RF includes provisions on criminal responsibility for the following transport offenses:

- Violation of the rules for traffic safety and operation of the railway, air, or marine and inland water transport as well as metro (art. 263 CC RF);
- Failure to fulfill requirements to ensure traffic safety on the transport infrastructure and vehicles (art. 263.1 CC RF);
- Violation of the rules for road traffic and operation of transport vehicles (art. 264 CC RF);
- Faulty repair of transport vehicles and release thereof into service with technical defects (art. 266 CC RF);
- The destruction of transport vehicles or means of communication (art. 267 CC RF);

- Violation of rules ensuring safe operation of transport (art. 268 CC RF);
- Violation of safety rules during construction, operation or repair of main pipelines (art. 269 CC RF);
- Failure of captain of vessel to render assistance to those suffering disaster (art. 270 CC RF);
- Violation of the rules for international flights (art. 271 CC RF).

The question of the *classification* of crimes provided for in chapter 27 CC RF is a controversial issue in the doctrine. Usually these crimes are divided into two groups. It is distinguished between crimes directly related to the violation of the rules of traffic and operation of transport safety (arts. 263, 263.1, 264, 268-271 CC RF) and crimes directly connected with the functioning of transport and means of communication (arts. 266, 267 CC RF)<sup>3</sup>.

According to the *principle of legality* all criminal acts, including elements of criminal liability, the type of punishment, the sentencing range and other legal consequences concerning the substantive criminal law shall be determined exclusively by the CC RF; not by any other federal or regional laws or legal provisions, e.g., administrative provisions (pa. 2 art. 15, pa. 2 art. 54 Constitution<sup>4</sup>; pa. 1 art. 1, pa. 1 art. 3, pa. 1 art. 14 CC RF)<sup>5</sup>.

However, it is worth to mention here that due to the “*reference*” nature of the transport offenses the application of the relevant provisions of other branches of law is allowed. It means that criminal law provisions include terms that are provided for by further statutes outside the Criminal Code that are, however, relevant as they contain additional information in order to qualify a particular conduct as a crime<sup>6</sup>. This is considered to be a legitimate mechanism that conforms to the principle of legality as long as it is authorized by the CC RF<sup>7</sup>.

For instance, art. 264 CC RF criminalizes the violation of the traffic rules, which entailed through negligence the causing of grave harm to the health of a person. The relevant traffic rules can be found in “*The Rules for Road Traffic*” approved by the Resolution of the Government of the Russian Federation<sup>8</sup>. Hence, these regulations of administrative nature are inalienable part of the criminal law provisions.

In terms of transport offenses the further ‘outside’ statutes include the *Air Code of the Russian Federation*<sup>9</sup>, the Federal Law “*On the Rail Transport in the Russian Federation*”<sup>10</sup>, the Federal Law “*On the Safety to Road Traffic*”<sup>11</sup> and etc..

*Non-criminal responsibility* for violations of traffic and transport safety-related legislation can occur on the basis of various provisions of other branches of the law. Thus, the Administrative Code of the Russian Federation (AC RF)<sup>12</sup> contains special chapters with offenses concerning transport safety and traffic (chapters 11 and 12 of the AC RF). However, these offenses of an administrative nature provided for by the AC RF cover less dangerous behavior since the criminal law is restricted to particularly grave illegal behavior.

### III. General Characteristic of ‘Transport Crimes’ according to Russian Criminal Law

The first ‘element of crime’ according to the mode of analysis of criminal liability is the ‘**object of crime**’ - the legally protected interest<sup>13</sup>. The ‘object of crime’ with regard to these crimes is the safety and operation of transport and means of communication, which is considered to be the subsystem of the public security and order.

From the prospective of the **objective side** or *actus reus* (the second ‘element of crime’) most of the ‘transport crimes’ are constructed as *material* (substantial) crimes (arts. 263-269 CC RF). It means that besides criminal act (action or omission) they require a certain result provided for the legal provisions and the casual link between criminal conduct and consequences in order to entail criminal responsibility<sup>14</sup>.

Art. 270 (Failure of captain of the vessel to render assistance) and 271 (Violation of the rules for international flights) CC RF—in contrast—are formulated as *formal* crimes, i.e. the objective side of these crimes is characterized only by an act (action or omission) and does not presuppose the infliction of harm..

The requirement of the concrete *harmful result* has an important role of delimitation of crimes and administrative offenses. It is of particular relevance, if to take into consideration the fact that other branches of the Russian law provide for rules in the area of traffic and transport safety regulation, however, are related to non-criminal responsibility. For instance, the infringement of the rules for road traffic (art. 264 CC RF) without consequences provided for in art. 264 CC RF (causing of grave harm to the health of a person) cannot be qualified as a crime, but, e.g., at the most as an administrative offense (chapters 11 and 12 of the AC RF).

It is important to mention here, that in practice arise difficulties in establishing *causation* especially in terms of negligent ‘transport crimes’. In the doctrine

with regard to these crimes were formulated several possible stages in the development of causality: 1) the possibility of causing harm when the rules have been already violated; 2) the occurrence of an emergency, when technical equipment (e.g., transport vehicle) is still under the control of the person who has violated the rules, however, he/she can still avoid causing harm; 3) relevant technical equipment is out of control of individual<sup>15</sup>.

From the prospective of the ‘**subjective side of crime**’—the internal ‘element of crime’, which determines the mental (intellectual, cognitive and emotional) processes of the offender towards his unlawful actions—all ‘transport crimes’ are characterized by negligence.

*Negligence* as a degree of culpability has two forms: thoughtlessness and carelessness. A crime is deemed to be committed through thoughtlessness if the person foresaw the possibility of the ensuing of the socially dangerous consequences of his actions or omissions (intellectual element), e.g., health harm, but, without sufficient grounds, self-confidently counted on the prevention of these consequences (volitional element), pa. 2 art. 26 CC RF. A crime is deemed to be committed through carelessness if the person did not foresee the possibility of the ensuing of the socially dangerous consequences of his actions or omissions (intellectual element), although with necessary attentiveness and prudence these consequences should and could have been foreseen (volitional element), pa. 3 art. 26 CC RF<sup>16</sup>.

However, art. 270 and 271 CC RF is an exception in terms of ‘subjective side of crime’ characteristics: failure of captain of vessel to render assistance (art. 270) and violation of the rules of international flights (art. 271) can be committed only intentionally. It means that these crimes can be committed with direct intent or indirect intent (art. 25 CC RF).

The ‘**subject of crime**’ is the next ‘element of crime’: a person who can be criminally liable. According to arts. 19-22 CC RF this is a natural person (Russian citizen, foreign citizen or stateless person) of sound mind, who has attained the age of sixteen. An exception concerning the ‘transport crimes’ is art. 267 CC RF, which stipulates criminal responsibility with regard to a person attained the age of fourteen (pa. 2 art. 20 CC RF). In terms of ‘transport crimes’—except for acts criminalized by arts. 267 and 268 CC RF—offenders besides the above mentioned general requirements shall meet special conditions. The latter are, e.g., the fact that a person by virtue of the work he/she performs

or the post he/she occupies is obliged to comply with the rules for traffic and operation of transport safety. For instance, the captain of a vessel, engine-driver, engineer and etc.

### Notas

1 *Criminal Code of the Russian Federation*, 17.06.1996, N 63-ФЗ: <http://www.consultant.ru>. Further CC RF.

2 The Law of the USSR “*On Criminal Responsibility for the Blocking of Transport Communications*”, 23.10.1990, N 1741.

3 *Zhalinskij A. E.* (ed.) *Uchebno-prakticheskij komentarij k ugovolnomu kodeksu RF*. Moscow, 2005, p. 815; *Tyazhkova I. M.* *Nyeostorozhnye prestupleniya s ispolzovaniem istochnikov povyshennoj opasnosti*. SPb, 2002, p. 83.

4 *Constitution of the Russian Federation*, 12.12.1993 (referendum): <http://www.consultant.ru>.

5 The Supreme Court of the Russian Federation on the Principle of Legality: *Bulletins N 11, 2003; N 10, 2006*: [http://www.supcourt.ru/vscourt\\_detale.php?id=1945](http://www.supcourt.ru/vscourt_detale.php?id=1945).

6 The “reference-norms” (*отсылочные нормы*) directly specify other provisions as a condition of its application: *Matuzov N. I., Mal'co A. V.* *Theory of State and Law*. Moscow, 1997, p. 210.

7 Plenum of the Highest Court of the Russian Federation 28.12.2006 (pa. 1).

8 *The Rules for Road Traffic of the Russian Federation*, 23.10.1993, N 1090: <http://www.consultant.ru>.

9 *The Air Code of the Russian Federation*, 19.03.1997, N 60-FZ: <http://www.consultant.ru>.

10 The Federal Law “*On the Rail Transport in the Russian Federation*”, 10.01.2003 № 17-FZ: <http://www.consultant.ru>.

11 The Federal Law “*On the Safety to Road Traffic*”, 10.12.95 № 196-FZ: <http://www.consultant.ru>.

12 *Code of the Administrative Offenses of the Russian Federation*, 30.12.2001, N 195-ФЗ: <http://www.consultant.ru>. Further AC RF.

13 *Kropochev N. M.* *Ugolovnoe pravo Rossii*, SPb, 2006, p. 371.

14 *Borzenkov G. N./Komissarov V. S.* *Kurs Ugolovno-go prava*, Vol. 4, Moscow 2002, pp. 571-578; *Naumov A. V.* *Rossiiskoe ugolovnoe pravo*. Moscow, 1997, p. 319; *Kuznezova N. F.* *Objektivnaya storona prestupleniya*, pp. 237-238.

15 *Dagel P. S.* *Prichinnaya svyaz' v prestupleniyakh sovershaemykh po nyeostorozhnosti Voprosy bor'by s prestupnost'yu*. Moscow 1981, p. 30.

16 *Naumov A. V.* *Rossiiskoe ugolovnoe pravo*, pp. 382-384; *Lebedev V. M.* *Kommentarij k UK RF*, p. 57; *Ignatov A. N./Krasikov U. A.* *Kurs rossijskogo ugolovnogo prava*, Moscow, 2001, p. 217.

## Uruguay

**Pablo Galain Palermo<sup>1</sup>**

**Gastón Chaves Hontou<sup>2</sup>**

1. El Uruguay no se caracteriza por padecer de una gran cantidad de muertes como resultado de delitos de “sangre y lágrimas” cometidos dolosamente<sup>3</sup>. Las estadísticas demuestran que el alza porcentual de esta clase de resultados proviene de conductas imprudentes en el tráfico vial y por la comisión de suicidios<sup>4</sup>. La realidad indica que en Uruguay mueren más personas por accidentes de tránsito que por delitos dolosos, sin embargo, el legislador no se ha ocupado de este grave problema<sup>5</sup>. Según el Ministerio del Interior: “Los accidentes de tránsito crecieron en Uruguay un 15,3% en los últimos 12 meses. Además, en lo que va del año se llevan registradas 286 muertes por accidentes, frente a 248 de igual período de 2010<sup>6</sup>. De estas personas que provocaron accidentes fatales la mitad fue aproximadamente procesada y condenada por la justicia penal, debiendo sufrir penas de privación de la libertad en las cárceles uruguayas<sup>7</sup>. El sistema penal uruguayo, cuyo procedimiento penal ha sido observado por la Comisión Interamericana de Derechos Humanos, se encarga de inocular personas por medio de la prisión preventiva (prácticamente como regla que acompaña al inicio de los procesos penales), reuniendo a autores dolosos y de delitos imprudentes en sus establecimientos carcelarios<sup>8</sup>. Téngase en cuenta que el sistema carcelario uruguayo ha sido cuestionado seriamente por la Organización de Naciones Unidas<sup>9</sup>. Los medios de prensa, cada vez más sensacionalistas, y los legisladores, hacen caso omiso a los reclamos sociales por más seguridad en el tráfico vial para concentrarse únicamente en la inseguridad ciudadana producto de los delitos dolosos comunes contra la propiedad, principalmente, aquellos cometidos por ladrones de poca monta y por menores de edad<sup>10</sup>.”

2. La política criminal en Uruguay responde a los delitos sin diferenciar su naturaleza ni la naturaleza del bien jurídico tutelado de forma similar a través de la pena de prisión o de la pena de penitenciaría. Ambas penas solo se diferencian en cuanto al tiempo de reclusión. En materia de delitos cometidos en el tránsito o tráfico no existen normas ni tipos penales que motiven y/o prohíban las conductas delictivas. El sistema penal uruguayo responde a estas conductas delictivas mediante la figura del homicidio imprudente por medio de la pena de privación de libertad.

3. Como todo un contrasentido de la política criminal uruguaya y de las omisiones legislativas permanentes se puede indicar que desde 1954 existe una policía de

tráfico encargada de la prevención de accidentes y de la asistencia de accidentados en las rutas nacionales denominada “Policía Caminera” que tiene como uno de sus cometidos: “Prevenir y reprimir delitos y contravenciones dentro de la órbita de su competencia como Policía Ejecutiva”<sup>11</sup>. Como se ve el Uruguay cuenta desde más de medio siglo con el órgano encargado de la prevención pero el legislador se ha “olvidado” de la tipificación de los delitos.

4. Las infracciones en el tránsito van desde la circulación en motos sin casco de seguridad o sin tener registro para conducir hasta los excesos de velocidad o la detección de alcohol en la sangre. La ingesta de alcohol o los estupefacientes son las principales causas de los accidentes de tráfico. En Uruguay el máximo tolerado de alcohol en sangre había sido disminuido en dos etapas por la nueva legislación. El máximo histórico se encontraba en 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre, pero la norma se disminuyó a 0,5 y desde marzo de 2009 quedó fijada en 0,3 gramos<sup>12</sup>. Ante la ausencia de normas penales la modalidad denominada “gallinita ciega”, en la que el conductor de una moto cruza los semáforos a máxima velocidad sin importar si el mismo permite o prohíbe el paso (una especie de “ruleta rusa sobre ruedas”) gana adeptos a diario en las distintas ciudades del interior de Uruguay<sup>13</sup>. Esta modalidad no puede considerarse únicamente una autopuesta en peligro, cuando muchas veces los implicados lesionan o ponen en peligro de lesión bienes jurídicos colectivos como la seguridad pública o bienes jurídicos individuales de terceros. La ausencia de regulación lleva a que en Uruguay incluso existan páginas de internet en las que se invita a participar de “picadas de autos”, sin que exista persona alguna que asuma la responsabilidad por los posibles delitos que puedan llegar a cometerse<sup>14</sup>.

5. Existe un proyecto de ley que está siendo tratado por el Parlamento que sugiere la tipificación de delitos de tránsito y la creación de un Centro de Rehabilitación para Conductores y Peatones, que sustituiría a los centros de reclusión y que podría considerarse como una forma de reacción al delito por medio de penas alternativas para infracciones graves, que serían aquellas que lesionan o ponen en peligro de lesión principalmente al bien jurídico vida<sup>15</sup>. El proyecto plantea la creación de los juzgados especializados en el tráfico o tránsito.

6. Pero, más allá de proyectos, la responsabilidad por delitos imprudentes cometidos en el tráfico encuentra una regulación general en los principios del delito imprudente, denominado en Uruguay delito “culposo” o “culpable”. Se trata de un concepto ajeno al de culpa, entendida como *Schuld* o como culpabili-

dad. El sentido de lo “culposo” o “culpable”, aplicado a los delitos imprudentes va hacia la indicación de un obrar negligente, imprudente, imperito o violatorio de leyes o reglamentos (Art. 18 CP). En tal sentido, se dice que un comportamiento es culposo cuando infringe una norma de cuidado, implícita en los conceptos de negligencia, imprudencia, impericia (empleados por el art. 18 CP) y explícita en el de violación de leyes o reglamentos (igualmente mencionada en la referida norma). Lo culposo (y, aun, lo culpable, porque el código utiliza también esta terminología, por ejemplo, en el Art. 314 CP, referido al “homicidio culpable”), en el sentido en examen, refiere a un modo de ser típico de la conducta: la que viola una norma de cuidado y causa un resultado previsible pero imprevisto por el sujeto (Art. 18.2 CP). Pero, esa conducta culposa (imprudente o *fahrlässig*) debe, además, ser culpable o reprochable, en el sentido de que el autor de la misma haya obrado con conocimiento del deber de cuidado y con la voluntad de infringirlo (con culpabilidad, en el sentido de *Schuld*).

7. Teniendo en cuenta esta precisión semántica, el delito culposo o culpable es definido por el código penal uruguayo en el Art. 18 como un resultado derivado en ocasión de ejecutarse un hecho en sí mismo jurídicamente indiferente, resultado dañoso que, pudiendo ser previsto no lo fue, por imprudencia, negligencia, impericia o violación de leyes o reglamentos. Bajo los rubros: imprudencia, negligencia e impericia se entiende, implícita, pero inequívocamente, la violación de deberes de cuidado involucrados en la conducta que el sujeto ha omitido. La mención a “leyes o reglamentos” es, por el contrario, explícita.

8. Precisamente, la regulación del tránsito vial lo es a través de leyes y reglamentos que son los que se aplican cuando se trata de determinar la responsabilidad en el homicidio culposo (Art. 314 CP) o en las lesiones de iguales características. El homicidio culpable se encuentra definido en el Art. 314 CP en los siguientes términos: “El homicidio culpable será castigado con seis meses de prisión a ocho años de penitenciaría. La aplicación del máximo se considerará especialmente justificada —salvo circunstancias excepcionales— cuando de la culpa resulte la muerte de varias personas o la muerte de una y la lesión de varias”. La lesión culpable está prevista en el Art. 321 CP y, según su diferente gravedad (lesión ordinaria, grave o gravísima), se penaliza con una pena derivada de la dolosa, con disminución de un tercio a la mitad. La disposición repite la circunstancia de calificación por el resultado, prevista para el homicidio: “La aplicación del máximo se considerará

plenamente justificada, cuando del hecho resultare la lesión de dos o más personas”.

9. Es importante señalar que, en materia de imputación objetiva del resultado, la jurisprudencia, en general, se ha mantenido en la teoría que, en Uruguay, se califica como “imposibilidad de compensación de culpas”, sobre la base de la interpretación literal de una norma que se encuentra en sede de concurso de delinquentes. En efecto, el Art. 50 CP, luego de establecer en el inciso primero la responsabilidad de los partícipes en delito doloso, según su concurrencia intencional al mismo, fuere como autores, coautores o cómplices, dispone, en su inciso segundo: “En los delitos culpables cada uno responde de su propio hecho”. De esta disposición la jurisprudencia, bajo la repetición machacona del moto “en el derecho uruguayo no hay compensación de culpas”, de algún modo ha cerrado caminos a la exoneración de responsabilidad derivada del hecho de la víctima o de terceros, concurrente con la actuación imprudente del agente, cuando tales actuaciones —de la víctima o de terceros— acaparan el protagonismo de la imputación objetiva del resultado. Así, en el caso de que un conductor, en horas de la noche, no haya detenido completamente su vehículo ante un cartel de “Pare”, mantendrá su responsabilidad penal aunque la víctima, que circulaba por la vía preferente y resultó atropellada por el primer móvil, lo hiciera sin luces, a exceso de velocidad y con un grado de alcoholización importante.

10. En contrapartida, se entiende que no toda infracción de leyes o reglamentos determina automáticamente la atribución culpable del resultado. En tal sentido, la jurisprudencia parece aceptar uno de los dogmas de la imputación objetiva del resultado, esto es, que la acción de base no sólo constituya un peligro jurídicamente desaprobado, sino que el resultado acaecido sea la concreción del peligro representado por la acción.

### Notas

1 Doctor Europeo en Derecho. Instituto Max Planck para el Derecho Penal Extranjero e Internacional, Freiburg, Alemania.

2 Universidad Católica del Uruguay, Dámaso Antonio Larrañaga.

3 Según el Ministerio del Interior: “En cuanto a las denuncias por delitos contra la persona, los homicidios descendieron un 22,1% y viene en caída desde 2009”. Ver <http://www.elobservador.com.uy/noticia/206188/accidentes-de-transito-crecieron-153-en-el-ultimo-ano/>, edición del 15.11.2011, visitado el 15.11.2011.

4 “Por otra parte, en relación a la violencia interpersonal y de hecho no delictivos (como los suicidios y acciden-

tes de tránsito) presentan un incremento del 5,9% en el caso de los accidentes de tránsito dentro de los cuales existe un aumento del 4,2% en los accidentes fatales, mientras que el índice de suicidio creció un 6,6%”. <http://www.sociedaduruguaya.org/2009/06/segun-el-gobierno-los-delitos-en-uruguay-se-frenaron.html>, 04.06.2009, visitado el 15.11.2011. Según el Ministerio del Interior en 2011 “los suicidios denunciados descendieron un 10% respecto al primer semestre de 2009”. Ver <http://www.elobservador.com.uy/noticia/206188/accidentes-de-transito-crecieron-153-en-el-ultimo-ano/>, edición del 15.11.2011, visitado el 15.11.2011.

5 Véase el reclamo del Sindicato Médico del Uruguay: <http://www.smu.org.uy/elsmu/comisiones/Preacctra/smu-inforvial.pdf>.

6 Las cifras surgen del informe del Observatorio Nacional sobre Violencia y Criminalidad, Ministerio del Interior. Ver <http://www.elobservador.com.uy/noticia/206188/accidentes-de-transito-crecieron-153-en-el-ultimo-ano/>, edición del 15.11.2011, visitado el 15.11.2011.

7 Según Gerardo Barrios, presidente de la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV): “Si tenemos presente que el año pasado hubo 535 personas que murieron en siniestros de tránsito, eso quiere decir que hubo casi la misma cantidad de personas que fueron procesadas por homicidio culposo. El destino de esas personas no debería ser una cárcel”. <http://www.elpais.com.uy/100709/pciuda-500646/ciudades/Crear-centro-de-infraestructuras-de-transito/>, 09.07.2010, visitado el 15.11.2011.

8 Ver Galain Palermo, Pablo, “National Characteristics Uruguay”, Chapter I A, Sieber, Ulrich/Jarvers, Konnie/Forster, Susanne, Virtuelles Institut, Max Planck Institute für ausländisches und internationales Strafrecht, en prensa.

9 Ver Informe de actuación y evaluación del Sistema Penitenciario Nacional, Comisionado Parlamentario, 2008, Ministerio del Interior, website; sobre la situación actual de las cárceles ver [http://www.kcl.ac.uk/depsta/law/research/icps/worldbrief/wpb\\_country.php?country=223](http://www.kcl.ac.uk/depsta/law/research/icps/worldbrief/wpb_country.php?country=223); [http://200.40.229.134/dgip/palacio3/p\\_InformeComPar2008.asp](http://200.40.229.134/dgip/palacio3/p_InformeComPar2008.asp).

10 Los partidos de la oposición conjuntamente con los medios de comunicación más conservadores se han empeñado en concentrar su atención en la recolección de firmas para llamar a un Referendum para bajar la edad de imputabilidad penal, como si por ese medio se pudieran prevenir más delitos. Evidentemente ningún interés existe en evitar las muertes como consecuencia del tráfico vial. Ver <http://www.mundo.com/ultimas-noticias/oposicion-uruguaya-busca-250-000-firmas-para-bajar-edad-de-imputabilidad-21847>, visitado el 15.11.2011. Esta campaña de recolección de 250.000 firmas ha sido cuestionada por UNICEF, <http://www.adn.es/internacional/20110406/NWS-1393-Uruguay-Unicef-imputabilidad-propuesta-cuestiona.html>, visitado el 15.11.2011.

11 <http://www.minterior.gub.uy/index.php/es/unidades-ejecutoras/345>.

12 <http://www.elpais.com.uy/100709/pciuda-500646/ciudades/Crear-centro-de-infraestructuras-de-transito/>, 09.07.2010, visitado 15.11.2011.

13 [http://www3.espectador.com/1v4\\_contenido.php?id=203516&sts=1](http://www3.espectador.com/1v4_contenido.php?id=203516&sts=1), 13.01.2011, visitado el 15.11.2011.

14 [www.draggarage.com](http://www.draggarage.com). El responsable de la página web reconoció en una entrevista “que hacer esto en la vía pública esta mal, pero dijo que muchas veces el gusto por la práctica supera todos los límites... Se sigue haciendo en las calles porque como es un deporte no tenemos un lugar y no alentamos a que lo sigan haciendo, pero el problema es como no hay lugar mucha gente quiere despuntar el vicio, se hace por gusto. Sabemos que está mal pero se sigue haciendo porque es un deporte. Es como jugar al fútbol en la calle, pero esto es mucho más peligroso, lo tenemos claro”. [http://www3.espectador.com/1v4\\_contenido.php?id=203516&sts=1](http://www3.espectador.com/1v4_contenido.php?id=203516&sts=1), visitado el 15.11.2011.

15 La Unidad Nacional de Seguridad Vial ha trabajado en la redacción del proyecto de ley, junto con las áreas jurídicas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Ministerio del Interior, la Prosecretaría de la Presidencia, y la Suprema Corte de Justicia, mediante el cual se crearán las figuras de delitos de tránsito. Uno de los aspectos más innovadores con que contará la iniciativa será la creación de un Centro Nacional de Rehabilitación de Conductores y Peatones, que recibirá a quienes hayan cometido delitos de tránsito, incluso los más graves como aquellos siniestros en los que muere una persona. El centro se concentraría en la rehabilitación de estas personas sancionadas por la comisión de graves infracciones de tránsito. Una de las posibles penas a ser aplicadas es el arresto domiciliario.

## Venezuela

### Jesús Enrique Rincón Rincón

*Doctor en Derecho Penal, Juez Penal*

*Profesor de Derecho Penal General y Especial*

*Profesor de Postgrado en Procesal Penal*

### I. Introducción

La legislación venezolana no tipifica como “delitos” a las distintas modalidades de infracciones o violaciones a las normas del tránsito, ni siquiera en relación con las más graves, y esto, a pesar de que la actual Ley de Transporte Terrestre, fue promulgada hace poco más de tres (3) años<sup>1</sup>. De tal manera que en ese aspecto, estamos muy atrasados aún si nos comparamos con los otros países sudamericanos, ni hablar con respecto a los países europeos o a los Estados Unidos. Los hechos que sí sanciona la ley venezolana como delitos, y que se encuentran relacionados con el tráfico automotor, son los delitos imprudentes a consecuencia de accidentes de tránsito u otros hechos no intencionales o voluntarios, que puedan considerarse como homicidios culposos o lesiones culposas.

En algunos países, se sanciona como delitos ciertas conductas al conducir vehículos, como el hecho de manejar en estado de embriaguez o el conducir en forma temeraria, castigándolas incluso con penas privativas de libertad, sin embargo, en Venezuela eso no está previsto expresamente ni en el Código Penal, ni en la Ley de Transporte Terrestre, ni en otras leyes especiales. No obstante ello, en los últimos años<sup>2</sup>, la jurisprudencia del Tribunal Supremo de Justicia ha intentado llenar este vacío legal, recurriendo a la figura del dolo eventual<sup>3</sup>, considerando que éste es, simplemente, “una de las especies de dolo”, por lo cual ciertas conductas al conducir serían consideradas dolosas y, como tales, deberían ser sancionadas, estimando que, prácticamente, en algunos casos, se trata de una conducta homicida, y no como una acción culposa o imprudente, que era y sigue siendo, como generalmente se tipifican en Venezuela, a la mayoría de los accidentes de tránsito con lesionados y muertos. La más importante Sentencia en relación con el dolo eventual será analizada más adelante.

El hecho es que Venezuela, lamentablemente, está a la cabeza de toda América, tanto en el número de accidentes de tránsito<sup>4</sup>, como en la cantidad de muertos<sup>5</sup> y heridos<sup>6</sup>, a consecuencia de los mismos. Nuestro país tiene uno de los más numerosos parques automovilísticos de América del Sur<sup>7</sup>, sólo superado por Brasil y Argentina, pero, por diversos motivos<sup>8</sup>, buena parte del parque automotor venezolano se encuentra actualmente en deplorables condiciones de circulación, siendo prácticamente chatarras andantes, situación que, lógicamente, influye en que ocurran numerosos accidentes. Esto ocurre también porque, en la práctica, se permite la circulación de todo tipo de vehículos, no importando las condiciones de funcionamiento en que este se encuentre, a pesar de que la Ley de Transporte Terrestre establece que “*Todo vehículo a motor debe mantenerse en perfectas condiciones de seguridad, funcionamiento, control de emisiones de gases contaminantes y ruido*” (art. 46) y que el propietario está obligado “a efectuar la revisión técnica del vehículo”, revisión que el artículo 52 *eiusdem* señala que será “técnica, mecánica y física”, así como que “*Los vehículos que no aprueben la revisión no podrán circular*”. Pues bien, la realidad es que las revisiones de los vehículos en Venezuela, sólo se exigen para el caso de que éste se vaya a enajenar, como un requisito para que la Notaría realice el trámite del documento de compra-venta. Dicha revisión se limita normalmente a los seriales y a la documentación del mismo, para verificar que no estén adulterados y que el vehículo no se encuentre so-

licitado, no en relación con las condiciones “técnicas, físicas y mecánicas” en que éste se encuentra, que es lo que realmente debería ser revisado anualmente, como ocurre en los demás países.

Considero por tanto que los factores que inciden en mayor medida a que se ocasionen tantos accidentes de tránsito en Venezuela, son la enorme cantidad de infracciones y violaciones a las normas del tráfico automotor en que incurrir los usuarios, y muy especialmente a las siguientes: el exceso de velocidad, la imprudencia de los conductores y de los peatones, el consumo de bebidas alcohólicas y/o de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, las fallas mecánicas de los vehículos por falta del mantenimiento adecuado de los mismos, la impericia al manejar, las fallas humanas por distraerse al conducir (uso de celulares) o por fatiga (somniaolencia), y el mal estado de las vías. Por ello, algunos han cuestionado que realmente se trate de verdaderos “accidentes”, al considerar que muchos de ellos no se deben a conductas totalmente involuntarias e inconscientes, sino todo lo contrario.

La conducta típica que generalmente se ha regulado y castigado en relación con estos hechos contra la seguridad vial, es la del conductor de un vehículo a motor que transitando en una vía pública destinada al tráfico automotor, infrinja las normas de tránsito y ocasione un accidente. Considerando así que no se regula la conducción de vehículos a motor en vías privadas, estacionamientos, garajes, patios, etc., posición que no comparto, ya que en casi cualquier parte puede alguien conducir un vehículo y producir un accidente. En estos casos el bien jurídico protegido directamente es la seguridad del tráfico, que es un bien colectivo, pero el bien jurídico protegido mediatamente es la vida y la integridad de las personas que pudieran resultar afectadas.

## II. La ley de Transporte Terrestre

Las sanciones que contempla esta Ley son administrativas, no penales, y se trata simplemente de multas cuyo monto máximo es de apenas 10 unidades tributarias<sup>9</sup>, y esto únicamente para las infracciones consideradas como más “*graves*”, las cuales se encuentran contempladas en el artículo 169, siendo las más relevantes las siguientes: conducir vehículos sin licencia, sobrepasar el límite permitido de velocidad, conducir a pesar de estar incapacitado físicamente para ello, hacerlo bajo influencia de bebidas alcohólicas o de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, realizar maniobras prohibidas, no hacer uso del cinturón de seguridad, y darse

a la fuga en caso de estar involucrado en un accidente de tránsito. Algunas de estas conductas en otros países están sancionadas con penas privativas de libertad, muy especialmente cuando como consecuencia de ellas se ocasiona un accidente con resultado de muertos y heridos.

Esta Ley, aunque exige el uso de cinturones de seguridad, la obtención del permiso de conducir o licencia para manejar, del certificado médico vigente y del seguro de responsabilidad civil del vehículo, establece límites de velocidad, y prohíbe conducir bajo efectos del alcohol o de drogas, al ser sus sanciones exclusivamente monetarias y administrativas, no propiamente penales, no tiene fuerza disuasiva ni preventiva, ante la gran cantidad de infracciones graves que se cometen. Ejemplo de ello es que la conducción temeraria e inconsciente no se encuentra tipificada como delito, sino como falta, y es evidente que dicha conducta es necesario castigarla con pena privativa de la libertad, así como el conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, o a exceso de velocidad.

## III. Delitos culposos previstos en el Código Penal

En relación con los delitos culposos, que en otros países denominan delitos imprudentes, los artículos 409 y 420 del Código Penal, establecen el homicidio culposo<sup>10</sup> y las lesiones culposas<sup>11</sup>, respectivamente, indicando que estos se perpetran cuando el agente obra “*con imprudencia o negligencia, o bien con impericia en su profesión, arte o industria, o por inobservancia de los reglamentos, órdenes e instrucciones*”, previendo una pena, para el caso del homicidio culposo, de seis (6) meses a cinco (5) años de prisión. Dicha pena podría aumentarse hasta ocho (8) años de prisión, “*si del hecho resulta la muerte de varias personas o la muerte de una sola y las heridas de una o más, con tal que las heridas acarreen las consecuencias previstas en el artículo 414*”<sup>12</sup>.

La situación es que, a pesar de encontrarse previstos como delitos culposos las conductas imprudentes, y la gran cantidad de muertos y heridos que como resultado de accidentes de tránsito se causan diariamente en Venezuela, lo cierto es que son muy pocos los casos que se tramitan ante los Juzgados Penales, y aún muchísimo menos los que culminan con alguna sanción penal<sup>13</sup>. No persiguiéndose criminalmente la mayoría de esos hechos. Se crea así una sensación de total impunidad, que es cuestionada abiertamente por la población, que ya no cree ni confía en las instituciones.

#### IV. Otras disposiciones legales en el Código Penal y en leyes especiales

Excepcionalmente, en algunas disposiciones, como en el encabezamiento del artículo 357 del Código Penal, se prevé que pudiera ser el agente de un delito contra la seguridad de los medios de transporte y comunicación, una persona que no conduzca vehículo alguno, ya que también se sanciona la conducta de “*quien ponga obstáculos en una vía de circulación de cualquier medio de transporte*”. Así como quien obstaculice la seguridad del tránsito, colocando objetos para entorpecer la circulación, o derramando líquidos o sustancias, o de cualquier otro medio.

Por otro lado, la Ley Orgánica de Seguridad de la Nación<sup>14</sup>, establece las llamadas “*zonas de seguridad*”, restringiendo el libre tránsito y prohibiendo las manifestaciones e interrupciones de las vías cercanas a dichas áreas, sancionando penalmente en su artículo 56, el incumplimiento al régimen especial de las zonas de seguridad, disponiendo lo siguiente:

“*Artículo 56. Cualquiera que organice, sostenga o instigue a la realización de actividades dentro de las zonas de seguridad, que estén dirigidas a perturbar o afectar la organización y funcionamiento de las instalaciones militares, de los servicios públicos, industrias y empresas básicas, o la vida económico social del país, será penado con prisión de 5 a 10 años*”.

Al respecto y ante una solicitud de nulidad en contra de esta Ley, la Sala Política Administrativa del Tribunal Supremo de Justicia, en Sentencia No. 76, de fecha 22-1-2009, estableció que “*Asimismo, debe precisarse que respecto al derecho al libre tránsito, no se trata de un derecho absoluto, sino que el mismo puede estar sujeto a restricciones legales y un ejemplo de ello lo constituyen las limitaciones que se derivan de la declaratoria de una determinada área como zona de seguridad del Estado. Así se decide*”.

Por otra parte, la Ley Sobre Sustancias, Materiales y Desechos Peligrosos<sup>15</sup>, en su artículo 84, contiene una disposición que sanciona con prisión de 6 meses a 3 años, el transporte de “*aparatos o sustancias capaces de emitir radiaciones ionizantes, electromagnéticas o radioactivas que puedan ocasionar daños a la salud o al ambiente*”. En este mismo sentido, la Ley Penal del Ambiente<sup>16</sup> en su artículo 46, dispone que los propietarios de vehículos que generen contaminación atmosférica del aire o sónica, serán sancionados con arresto de 3 a 6 meses y multa. Finalmente, la Ley Contra el Secuestro y la Extorsión<sup>17</sup>, en su artículo 18, tipifica como delito el que alguien constriña a otro al cambio

ilícito del curso de cualquier medio de transporte colectivo, de carga o particular, castigándolo con una pena de prisión de 15 a 20 años.

#### V. La sentencia No. 490 del 12-4-2011 de la Sala Constitucional. El dolo eventual

Recientemente, la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Justicia de Venezuela, dictó, con carácter vinculante, una Sentencia que equipara la llamada “*conducción temeraria*”<sup>18</sup>, al delito de homicidio intencional a título de dolo eventual<sup>19</sup>. Decisión que ha tenido tanto sus detractores como sus simpatizantes<sup>20</sup>. La trascendencia de dicha decisión, hace necesaria su transcripción parcial<sup>21</sup>, ya que, entre otras cosas, establece lo siguiente:

“En tal sentido, puede afirmarse que en los tres supuestos (dolo de primer, segundo y tercer grado), si bien hay conocimiento de las circunstancias objetivas del tipo, es decir, si bien hay representación del resultado lesivo, no es menos cierto que el grado de certeza de realización del mismo —conocimiento— es distinto (va de mayor a menor a partir del dolo de primer grado, al menos, el del dolo eventual es claramente distinto a los otros dos) y, por tanto, desde cierto punto de vista, también será especialmente distinto en grado del “querer” tal circunstancia (decreciente a partir del dolo de primer grado). No obstante, debe resaltarse que, en definitiva, el conocimiento o “conciencia” es denominador común en ellas al igual que el querer o “voluntad” para los partidarios de otra corriente doctrinal, razón por la que, se insiste, las tres son especies de dolo y no de otro elemento subjetivo.

Si bien, tanto en el dolo eventual (o dolo de tercer grado) como en la culpa consciente (con representación o previsión) el sujeto se representa la lesión al bien jurídico (penalmente tutelado), en esta última el mismo la descarta (o al menos se entiende que la descartó) y, en consecuencia, obra a expensas racionales de su seguridad en la no producción de la referida lesión, generalmente asociada la escasa probabilidad de producción del hecho penalmente vulnerador (si no tiene esa convicción en el momento de desplegar el comportamiento y, sin embargo, actúa o no ejerce la acción ordenada por la norma jurídica, esa acción u omisión será dolosa pues refleja que agente dejó la producción del resultado —*lato sensu*— en manos del azar), lo cual es pasible de prueba no sólo a través de datos subjetivos sino también de circunstancias objetivas vinculadas a la conducta manifestada, entre otras, en general: conocimiento de la situación en la que se actúa (“conocimiento

situacional”), peligrosidad de lesión al interés jurídico protegido por la norma (más allá del riesgo permitido) a través de la conducta, magnitud del daño o del peligro causado, motivos para conformarse con el resultado lesivo al bien jurídico tutelado, capacidad y esfuerzos de evitación del resultado y cobertura o aseguramiento de ese bien jurídico. En un caso concreto esas circunstancias pueden apreciarse, p.ej., en un hecho de tránsito, en el tipo y estado del vehículo para el momento del mismo (situación de los sistemas de freno, luces, bocina, etc.), el estado del conductor, la velocidad en la que conducía, las características de la vía, el estado del tiempo, la hora, la señalización vial, la maniobras para evitar los riesgos típicamente lesivos, las maniobras en general, las posibles marcas de los cauchos (llantas) en el pavimento, la disposición y estado del o de los vehículos y de los demás objetos y sujetos involucrados, los daños causados, el comportamiento del agente antes y durante el hecho, etc.

Así pues, tales datos ayudan a determinar si la conducta que se juzga formó o no parte del plan de sujeto activo, si obró o no con indiferencia o menosprecio hacia el interés jurídico, en fin, si su actuación se puede imputar o atribuir al dolo o no.

En el dolo de tercer grado o dolo eventual aunque el sujeto no quiere, no acepta, no admite o no asume **directamente** que se produzca el hecho penalmente dañoso (a diferencia del dolo de primer grado —directo— y, desde cierto enfoque, de segundo grado —indirecto—), sin embargo, admite su eventual realización, de allí que lo eventual no es precisamente el dolo si no la consecuencia de la conducta (el dolo eventual es dolo y no *eventualmente dolo*), es decir, el resultado típico, entendido como la lesión o puesta en peligro del interés jurídico penalmente tutelado que, como se sabe, en algunos tipos penales (que tutelan bienes jurídicos tangibles), se traduce en la producción de un evento separado en el tiempo y en el espacio de la conducta (tipos de resultado —material—), p.ej. el homicidio, las lesiones, los daños, etc., en los que reviste mayor complejidad e interés la determinación de la relación de causalidad, como primer estadio de imputación objetiva —del resultado—.

En razón de ello, puede decirse que las denominaciones dolo de tercer grado o dolo de consecuencias eventuales (o posibles) designan con mayor precisión el objeto que comúnmente significarse mediante la denominación “dolo eventual”: si el dolo es eventual, antes de lo eventual no habrá nada, ni siquiera dolo, el cual sólo será eventual, de allí que tal denominación lleve a pensar en una *petitio principii* (petición de principio).

En efecto, la denominación *dolo eventual* refleja una falacia pues incluye (explícitamente) la proposición a ser probada —el dolo— entre las premisas: dolo eventual. Así, en ella, a lo que sólo es eventual se antepone el dolo que, al ser tal, no puede ser *eventual* pues está allí, es decir, no puede *no estar* por ser *eventual*, sino que al ser dolo siempre está, por lo que, en todo caso, lo *eventual* no es el dolo, sino el resultado representado por el sujeto del dolo (dolo eventual como asunción de la eventual posibilidad de vulneración del interés jurídico tutelado ante la considerable probabilidad de ello). Probablemente se acuñó el término *dolo eventual* para simplificar el término correcto: dolo de consecuencia eventual. Sin embargo, no puede dejar de reconocerse que esa denominación defectuosa y contraria a la lógica jurídica (dolo eventual) ha impedido en muchos casos una mejor comprensión de esta categoría jurídica fundamental, al igual que ha derivado en una afectación de las garantías constitucionales, tal como ocurrió a través de la sentencia objeto de la presente revisión constitucional.

En este orden de ideas, es importante precisar que el *dolo eventual* es una denominación creada y tradicionalmente aceptada para designar un concepto elaborado por los estudiosos del Derecho con el propósito de reconocer como dolosas aquellas conductas en las que el autor conoce y acepta (quiere) desplegarlas pero no tiene la certeza de que a través de las mismas efectivamente producirá el resultado desvalorado por el tipo penal y, sin embargo, sigue actuando a pesar de ello. Por ello comúnmente se afirma que el dolo eventual es el dolo de menor entidad que pudiera determinar algún trato privilegiado respecto de las otras formas de dolo, sobre la base de alguna circunstancia atenuante (pero se ratifica, no por ello deja de ser dolo).

Al ser una categoría fundamentalmente doctrinal y jurisprudencial no necesariamente debe ser referida —al menos directamente— en los textos legales, máxime si sobre varios aspectos sustanciales de la misma la doctrina y la jurisprudencia aun no llegan a un acuerdo; en todo caso, en el contexto de nuestro Código Penal, la misma se encuentra, al igual que el dolo de primer y segundo grado, señalada en el artículo 61 (fórmula general que ni siquiera define el “dolo” ni discrimina entre sus clases o formas de manifestación, sino que simplemente alude a la “intención” —entendida allí como dolo *lato sensu*—, pero lógicamente ello no debe interpretarse como la inexistencia del *dolo* en el Código Penal) y en los artículos que contienen los respectivos tipos dolosos, p.ej., en el artículo 405 *eiusdem*.”

La referida Sentencia concluye con la siguiente dispositiva de carácter vinculante:

“En tal sentido, de lo precedentemente expuesto se desprende que no sólo viola el principio de legalidad y, por ende, el debido proceso (artículo 49.6 constitucional) y la tutela judicial efectiva (artículo 26 *eiusdem*) reconocer la existencia de una *norma* que realmente no está prevista en el ordenamiento jurídico, sino también desconocer una norma jurídica que sí forma parte de él como es la que contempla el tipo base de homicidio doloso, prevista en el artículo 405 del Código Penal, la cual no sólo abarca el homicidio doloso de primer grado (dolo directo o directo de primer grado), sino también el de segundo (dolo indirecto, dolo directo de segundo grado o dolo de consecuencia necesaria) y tercer grado (dolo eventual o dolo de consecuencia eventual), y así se establece con carácter vinculante.

Establecido el anterior criterio, esta Sala Constitucional ordena la publicación en la Gaceta Oficial del presente fallo y hacer mención del mismo en el portal de la Página Web de este Supremo Tribunal. Así se declara.

En virtud de los razonamientos de hecho y derecho antes expuestos, esta Sala observa que, en el fallo *sub examine*, la Sala de Casación Penal, al declarar la pretendida ausencia de tipicidad del homicidio a título de dolo eventual, efectuó una indebida aplicación del principio constitucional de legalidad penal previsto en el artículo 49.6 del Texto Fundamental, resultante en la violación de ese principio jurídico fundamental y en un errado control de constitucionalidad.

En razón de ello, en ejercicio de su atribución de revisión constitucional, es imperativo para esta Sala anular la decisión objeto de la presente solicitud, n° 554/2009, del 29 de octubre, dictada por la Sala de Casación Penal de este Alto Tribunal, junto a las actuaciones subsiguientes, además de reponer la causa al estado en que la referida Sala, constituida accidentalmente, se pronuncie de nuevo sobre el recurso extraordinario de casación interpuesto por el abogado Django Luis Gamboa Hernández, inscrito en el Instituto de Previsión Social del Abogado bajo el n° 59.732, actuando en su carácter de defensor privado del ciudadano Carlos Eduardo Hernández Carrillo, titular de la cédula de identidad N° 6.091.619, sin incurrir en los vicios señalados en la presente decisión y con estricto acatamiento de las normas previstas en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y de los precedentes jurisprudenciales emanados esta Sala. Así se decide.”

Como puede apreciarse, en esta Sentencia No. 490 del 12 de abril de 2011, la Sala Constitucional anula la

Decisión No. 554 del 29 de octubre de 2009, de la Sala de Casación Penal, alegando que la Sala de Casación Penal “*había reconocido de forma inequívoca, pacífica y reiterada la posibilidad de condenar a una persona por homicidio doloso sobre la base del dolo eventual*”, señalando que en diversas decisiones, como la No. 1160 del 9-8-2000, la 1463 del 9-11-2000, la 1703 del 21-12-2000 y la 159 del 14-5-2004<sup>22</sup>, dicha Sala había reconocido expresamente “*la existencia o cabida del dolo eventual en el orden jurídico*” venezolano, por lo que cuestiona que en el fallo No. 554 del 29 de octubre de 2009, “*la mencionada Sala no sólo obvió cualquier mención a ese criterio precedente y reiterado, sino que sostuvo uno totalmente contrario al mismo, al negar tal posibilidad y existencia en nuestra legislación (del homicidio doloso fundamentado en el dolo eventual), sin fundamentar el porqué de ese radical viraje hermenéutico, y, además, aplicando ese nuevo criterio al caso que originó la decisión objetada en revisión, es decir, a un suceso ocurrido bajo la vigencia de la interpretación jurisprudencial abandonada y, por ende, dándole eficacia retroactiva al nuevo razonamiento asumido, tal como lo afirmó el Ministerio Público en la solicitud que aquí se decide*”.

En relación con esta sentencia, considero que, si bien es cierto que la gran cantidad de muertos y lesionados, hacen necesario y urgente la promulgación de una legislación mucho más severa que la actual, que realmente imponga sanciones ejemplarizantes, que impidan y eviten la impunidad de las más graves infracciones de las normas de tránsito, tipificándolas como delitos y no como simples faltas o infracciones administrativas. Sin embargo, es igualmente cierto, que las circunstancias en todos los casos de accidentes de tránsito no son iguales, y que no es conveniente, ni es la solución al problema, el equiparar el dolo directo con el indirecto, así como con el dolo eventual y con la culpa consciente, ya que esto puede dar lugar a muchas arbitrariedades y abusos.

En este sentido, Muñoz Conde, refiriéndose al delito más grave en materia vial tipificado en España, “*la conducción temeraria con consciente desprecio por la vida de los demás*”, ha alertado que en estos casos existe “*la dificultad misma de la prueba de este elemento subjetivo que, lógicamente, hacía inclinarse a los Tribunales por la calificación más favorable al acusado, es decir, por la imprudencia*”<sup>23</sup>, indicando también que “*Este delito plantea, ciertamente, problemas interpretativos difíciles de resolver, pero responde a una preocupación político-criminal cada vez más extendida: la necesidad de atajar con toda la energía posible los comporta-*

*mientos más intolerables en el tráfico automovilístico, mostrando a todo el mundo, que ya no es un ámbito privilegiado en el que se pueden practicar los “juegos más peligrosos” con una relativa impunidad, sino una parcela muy importante de la manifestación de la vida ciudadana, que debe ser, por tanto, protegida con todo el rigor que sea necesario”<sup>24</sup>.*

### VI. La llamada prueba de alcoholemia

En otros países es obligatorio el sometimiento a las pruebas de alcoholemia, y las consecuencias penales que puede acarrear la negativa a someterse a dicha prueba<sup>25</sup>, al estar sancionada dicha negativa con pena de prisión, siempre ha sido objeto de controversia y debate, ya que se ha considerado que podría constituir una forma de auto incriminación, porque podría vulnerarse la garantía constitucional de no estar obligado a declarar contra sí mismo, a pesar de no ser realmente un testimonio, pero sí puede llegar a constituir una intervención no deseada, prohibida en el caso de Venezuela por el numeral 3 del artículo 46 de la Constitución Nacional, que textualmente dice: *“Ninguna persona será sometida sin su libre consentimiento a experimentos científicos, o a exámenes médicos o de laboratorio, excepto cuando se encontrare en peligro su vida o por otras circunstancias que determine la ley”*. La tasa máxima de consumo de alcohol permitida por la ley venezolana es de 0.8 g/dl<sup>26</sup>, sin embargo, para determinar que la persona se encuentra realmente ebria o que no se haya en condiciones de conducir, es necesario que, adicionalmente, existan algunos otros síntomas que lo evidencien, y, en caso de ocurrir un accidente, debe determinarse que dicha circunstancia influyó en que ocurriera el mismo.

El artículo 194 de la Ley de Transporte Terrestre, establece que *“se presume, salvo prueba en contrario, que el conductor o conductora es responsable de un accidente de tránsito cuando al ocurrir éste, se encuentre bajo los efectos de bebidas alcohólicas, de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, o conduzca a exceso de velocidad”*. Agregando dicha disposición que al conductor se le practicará el examen toxicológico correspondiente, sin indicar que dicho examen sea obligatorio, ni que sucederá si el conductor se niega a realizarlo. Dejando en el Reglamento de esta Ley *“Los mecanismos e instrumentos para la práctica del examen”*.

La doctrina nacional ha considerado, que cuando una persona en estado de embriaguez o bajo efectos de drogas, enciende el motor de un vehículo, ya en ese mo-

mento existe una puesta en peligro, así sea de peligro abstracto, por ese simple hecho. Luego, al ya conducir el vehículo, se crea un peligro concreto al manejar en ese estado, así no se ocasione accidente alguno, y, finalmente, que se perpetra un delito de resultado lesivo, cuando el conductor ocasione un accidente de tránsito al conducir bajo los efectos de drogas o del alcohol. Todas esas conductas deben ser evitadas por el conductor, el cual, al no hacerlo, obliga a la autoridad a proceder para evitar daños a terceros y a cosas, e incluso, lesiones al propio conductor irresponsable y a sus acompañantes, ya que no sólo puede chocar con otro vehículo o arrollar a una persona, también puede perfectamente colisionar con un poste del alumbrado público, un árbol, o cualquier otro objeto fijo o móvil, situación que la autoridad debe, en lo posible, evitar. Cualquiera de esas circunstancias crean un riesgo no permitido para la circulación de vehículos y de personas.

Por otra parte, se observa que algunas de estas infracciones son sancionadas como delitos de peligro y como delitos de resultado lesivo, y, en algunos casos, se castiga las dos conductas conjuntamente, según sea la gravedad del hecho y de las consecuencias que resulten del mismo, lo cual también ha sido cuestionado. De esta manera, la creación de una situación de peligro puede ser suficiente para que el delito se considere consumado, así el accidente o la lesión no se llegue a producir, cualquiera sea la causa que lo evite. La idea en todo caso es prevenir y evitar riesgos que puedan causar lesiones a las personas y daños a las cosas, castigando el hecho según la gravedad de la infracción y los resultados lesivos, y obligando al infractor a la cancelación de los daños y perjuicios ocasionados a terceros.

### VII. Conclusiones

Como muy bien lo afirma Muñoz Conde, *“La circulación automovilística se ha convertido, en efecto, en un fenómeno de masas y eso hace que comportamientos negligentes o simplemente imprudentes, que en otros ámbitos apenas tienen repercusión social, tengan enorme trascendencia en el de la circulación por el potencial destructor que implican y la gravedad de los daños que pueden producir”<sup>27</sup>.*

Es evidente que la tendencia mundial, es la de actuar más severamente en relación con las infracciones de tránsito que causan muertos y/o heridos, en consonancia con lo establecido en la Sentencia 490 de la Sala Constitucional del Tribunal Supremo de Venezuela, especialmente en los casos en que quede claramente demostrado, que el conductor se encontraba en estado

de embriaguez, o drogado, y estuviera conduciendo a exceso de velocidad, aplicando lo referente al dolo eventual.

Es evidente que el conducir bajo la influencia o efecto de bebidas alcohólicas, o de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, se disminuyen las facultades y capacidades físicas, los reflejos, la atención y la psiquis del conductor, variando por supuesto de un sujeto a otro, según la resistencia, la edad y el estado físico de cada individuo, así como de la dosis o cantidad que haya tomado. Es claro que en esas condiciones ninguna persona debe conducir un vehículo, y hacerlo es una gravísima irresponsabilidad que debe ser severa y ejemplarmente castigada, incluso con la privación de la libertad.

Ante la magnitud del problema y las tendencias y cifras ascendentes, debemos sumarnos todos al “*Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*” de las Naciones Unidas<sup>28</sup>, tal y como lo está solicitando el Secretario General, Sr. Ban Ki-moon. Las 1,3 millones de personas que fallecen anualmente en todo el mundo por los accidentes de tránsito, que equivalen a más de 3.000 defunciones diarias, así como los aproximadamente 35 millones de personas que sufren de traumatismos por esa causa, y muy especialmente el hecho de que más de la mitad de esas personas no viajaban en automóvil, nos ilustran claramente que este es uno de los más urgentes problemas que debe resolver actualmente la humanidad. Los expertos pronostican que las muertes producidas por accidentes de tránsito, que actualmente constituyen la causa No. 9 de mortalidad a nivel mundial, por el camino que vamos, en los próximos años ascenderá al puesto No. 5. Y esto sin olvidar, el efecto invernadero por las emisiones de gases y los cambios climáticos que generan los vehículos, los cuales representan el 14% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. Por lo cual tenemos mucho de que preocuparnos.

Lo más lamentable es que la mayoría de los accidentes de tránsito pueden prevenirse y evitarse, si, además de la toma de conciencia y sensibilización de la población, se implementaran las medidas que los países más desarrollados han establecido desde hace muchos años, como son: el fomento del uso del transporte público, el diseño de carreteras más seguras, la descongestión del tráfico, el control eficaz de la velocidad de los vehículos mediante radares, el uso obligatorio del cinturón de seguridad, el uso del casco en el caso de las motos<sup>29</sup>, la fijación de límites de alcoholemia más estrictos, el control policial en las vías, el mejoramiento de la atención a las víctimas, la exigencia del debido mantenimiento

de los vehículos, y la imposición de severas sanciones a quienes infrinjan las normas de tránsito, entre otras medidas.

Hace pocos días, el gobierno venezolano, en vista de la crisis en que se encuentra sumido el tráfico aéreo de Venezuela, con más de 80 accidentes en lo que va del presente año 2011, resolvió dividir el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, en dos ministerios, el de Transporte Terrestre y el de Transporte Aéreo y Acuático<sup>30</sup>. Esperemos que esto sea positivo y beneficioso para el mejoramiento de ambos sectores, muy especialmente lo relativo al tráfico automotor, ya que lo requiere con mucha urgencia.

#### Notas

- 1 1 de agosto de 2008, Gaceta Oficial No. 38.985.
- 2 A partir del año 2000.
- 3 Ver las sentencias de la Sala de Casación Penal Nos. 1160 del 9-8-2000, 1463 del 9-11-2000, 1703 del 21-12-2000 y 159 del 14-5-2004, y muy especialmente, la 490 del 12-4-2011 de la Sala Constitucional.
- 4 En proporción a la población y a la cantidad de vehículos existentes.
- 5 Según la estadística del año 2007, hubo en Venezuela 6.218 muertos por accidentes de tránsito, 79% hombres y 21% mujeres, con una tasa de mortalidad de 21,81 por cada 100.000 habitantes, casi el doble de Perú (3.510), a pesar de tener menos habitantes, y más que Colombia (5.409), que tiene casi 20 millones más de habitantes y 1 millón más de vehículos, y cuya tasa es de mortalidad es de 11,72.
- 6 Los lesionados fueron 40.968.
- 7 Lógicamente, en proporción al número de habitantes. Unos 4 millones y medio de vehículos, sólo superado por Argentina y Brasil.
- 8 El férreo Control de divisas y la inflación desbordada, que en los últimos 10 años supera el un mil por ciento (1.000%), así como la especulación, son las causas que han disparado el precio de los vehículos en Venezuela, que hace casi imposible actualmente la adquisición de automóviles nuevos.
- 9 La unidad tributaria está actualmente a Bs. 76, por lo que, al cambio oficial, 10 u.t. equivalen a 176,74 dólares americanos.
- 10 Artículo 409 del Código Penal.
- 11 Artículo 420 del Código Penal, en concordancia con los artículos del 413 al 416 *eiusdem*, según sea el caso.
- 12 Que las lesiones sean gravísimas.
- 13 La casi totalidad de los pocos imputados que son acusados, obtiene la suspensión condicional del proceso, como medida alternativa a la prosecución del proceso, logrando así la extinción del mismo, sin recibir condena alguna y sin resarcir ni indemnizar a las víctimas.
- 14 Gaceta Oficial No. 37.594 del 18-12-2002.
- 15 Gaceta Oficial No. Extr. 5.554 del 13-11-2001.
- 16 Gaceta Oficial No. 4.358 del 3-1-1992.

17 Gaceta Oficial No. 39.194 del 5-6-2009.

18 "Con consciente desprecio por la vida de los demás", se denomina en España.

19 Sentencia No. 490 del 12 de abril de 2011.

20 El ex-Magistrado Dr. Alejandro Angulo Fontiveros, autor del Anteproyecto de Código Penal presentado por la Sala de Casación Penal en el año 2003, ha manifestado públicamente su acuerdo con esta sentencia.

21 La Sentencia íntegra tiene un total de 74 pp.

22 Esta última sentencia fue anulada por la Sala Constitucional, mediante Sentencia No. 811 del 11-5-2005.

23 MUÑOZ CONDE, Francisco. "Derecho Penal. Parte Especial". Ed. Tirant lo Blanch. Duodécima edición. Valencia. 1999, p. 658.

24 *Idem*, p. 659.

25 Dicha negativa ha sido calificada como desobediencia grave y resistencia a la autoridad. Para medir el grado

de alcohol, la prueba más certera y confiable es el análisis de sangre, sin embargo, generalmente se utiliza un aparato llamado etilómetro evidencial, a través del cual el conductor sopla, ya que es menos invasivo y se puede practicar rápidamente, en el mismo sitio.

26 Similar a la establecida en la mayoría de los demás países del mundo.

27 *Ob. cit.* p. 659.

28 Plan preparado por la Comisión para la Seguridad Vial Mundial.

29 El 4 de octubre de 2011, se publicó en la Gaceta Oficial No. 39.771, el Reglamento Parcial de la Ley de Transporte Terrestre, sobre el uso y circulación de motocicletas en la red vial, que ordena el uso del casco protector de tipo semi-integral o casco de seguridad.

30 Decreto No. 8.559, publicado en la Gaceta Oficial No. 39.791, de fecha 3 de noviembre de 2011.