

INTRODUCCION

INTRODUCCION

Este trabajo trata de la sanción contra el conductor en estado de embriaguez. En nuestra concepción, conducir en estado de ebriedad es un homicidio cuando tiene consecuencias funestas, ya sea de lesiones graves, gravísimas o muerte por ello, es imperativa, de norma legal general y de conocimiento público, la prohibición de conducir en estado de embriaguez. Esta previsión universal, sancionada en el código penal boliviano con cinco años de reclusión e inhabilitación de conducción con el mismo término, no refleja la magnitud de los hechos. Es más, con buen comportamiento, se puede pedir la libertad condicional después del primer año.

Este trabajo tuvo el objetivo principal de demostrar que las sanciones penales que se aplican contra los conductores ebrios involucrados en accidente de tránsito seguido de muerte son irracionales desde el punto de vista jurídico. El análisis legal debe contener el momento proceso de la irresponsabilidad de ingerir bebidas alcohólicas y la intención y consumación de conducir en ese estado.

Se han utilizados los métodos inductivos y deductivo, partiendo del hecho particular a lo general y de lo general a lo particular. También se utilizaron encuestas y entrevistas.

El análisis realizado permitió concluir que el delito cometido por el conductor en estado de embriaguez debe ser considerado homicidio cuando cometa el siniestro con consecuencias funestas. Se ha establecido que las sanciones establecidas en el Código Penal para estos casos son insuficientes. Por ello, se recomienda la modificación del artículo del citado cuerpo legal.

PRESENTACION DEL TEMA DE INVESTIGACION

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Los accidentes de tránsito cometido bajo influjo del alcohol en Bolivia evidencian un problema real, actual y agravado en la medida en que se constituyen una serie de condiciones para las conductas de riesgos (carencia de información y educación para

la seguridad vial) como también debilidades institucionales de los sectores involucrados (salud, policía, alcaldías, etc.)

Este tipo de conducta ocasiona la mayor de las veces muertes y/o lesiones; empero lo que realmente alarma es el tipo de sanción establecido en nuestro Código Penal actual ya que si bien el artículo 261 determina en la parte pertinente que quien resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas al conducir bajo efectos del alcohol, será sancionado con pena de reclusión benévola e insustancial de 5 años, la sanción establecida para el homicidio es la de 5 a 20 años de presidio.

Por su parte, el artículo 271 referido a lesiones graves o leves, establece reclusión de 1 a 5 años y el art. 270, sobre lesiones gravísimas, establece como pena la reclusión de 2 a 8 años, lo que demuestra incompatibilidad con la sanción.

Ello nos lleva a afirmar que las sanciones establecidas en el Código Penal para estos casos son insuficientes y, en la mayoría de los casos, injustas

En ese sentido, se tiene que trabajar para adecuar el tipo penal para esos hechos, debido a que el bien jurídico protegido en ese tipo de delito son la vida y la integridad física de las personas que están preservadas por la Nueva Constitución Política del Estado.

OBJETIVOS

OBJETIVO GENERAL

El objetivo general es la de reformar el art. 261 del Código Penal los delitos de homicidio y lesiones graves y gravísimas en accidentes de tránsito, cometido bajo el influjo del alcohol y otros estupefacientes, y plantear penas más fuertes esto en razón de que al ocasionar un conductor ebrio o bajo influencia de otra sustancia un accidentes y provoca la muerte de una persona o lecciones el conductor atenta contra el bien jurídico mas primordial que es la vida, lo que ocasiona en los familiares del fallecido llanto y dolor irreparable o lesiones grabes que evitan el normal desarrollo de una persona por lo que el Estado debe buscar políticas serias para frenar tales situaciones.

OBJETIVOS ESPECIFICOS

- ❖ Justificar teóricamente la necesidad de modificar el artículo 261 del Código Penal.
- ❖ Comparar el Código Penal con el Código de Tránsito, el Decreto Supremo 420 y la Legislación Comparada en materia de accidentes de tránsito relacionados al consumo de alcohol y drogas.
- ❖ Interpretar los datos estadísticos de los accidentes de tránsito con relación al consumo de alcohol y drogas.
- ❖ Investigar casos sobre accidentes de tránsito con relación al consumo de alcohol y drogas.

JUSTIFICACION

En nuestra concepción, conducir en estado de ebriedad es sinónimo de tragedia más cuando tiene consecuencias funestas, ya sea general y de conocimiento público, la prohibición de conducir en estado de embriaguez. Esta previsión universal, sancionada en el código penal boliviano con cinco años de reclusión e inhabilitación de conducción con el término, no refleja la magnitud de los hechos. Es más, con buen comportamiento, se puede pedir libertad condicional después del primer año.

Además que las sanciones penales que se aplican contra los conductores ebrios involucrados en accidentes de tránsito seguidos de muerte son irracionales desde el punto de vista jurídico. El análisis legal debe contener el momento preciso de la irresponsabilidad de ingerir bebidas alcohólicas y la intención y consumación de conducir en este estado.

El delito cometido por el conductor en estado de embriaguez debe ser considerado homicidio cuando cometa el siniestro con consecuencias funestas, por las sanciones establecidas en el Código Penal para estos casos son insuficientes. Por ello, es necesaria la modificación del artículo 261 del Código Penal.

Y por qué compararlo con artículo 251 del Código Penal (Homicidio) por el simple hecho de que este art. dice “el que matare a otro” entonces la persona que conduce en estado de ebriedad y ocasiona un accidente de tránsito y ocasiona la muerte de una o varias personas su conducta se adecua a lo establecido al artículo mencionado y su conducta debe ser sancionada de forma severa y no con sanciones leves como lo hace actualmente el código penal.

Además que la conducta de conducir un vehículo en estado de ebriedad y ocasionar un hecho de tránsito es un delito culposo por ser un acto u omisión de lo descrito y sancionado en la ley penal, a causa de no haber previsto ese resultado siendo previsible, es decir que la persona que esta con un vehículo sabe que si conduce bajo la influencia de bebidas alcohólicas es un peligro para la sociedad y puede ocasionar accidentes, y aun lo hace entonces debe ser responsable de su conducta ilícita.

De igual manera podemos decir también que el acto es doloso por que el la persona que tiene un vehículo a su responsabilidad y va a ingerir bebidas alcohólicas tiene la plena intención de cometer un delito a sabiendas de su ilicitud.

La diferencia entre el dolo y la culpa es que el dolo requiere intención, la culpa solo imprudencia o negligencia.

HIPOTESIS

Se hace necesarias la modificación del artículo 261 del código penal en cuanto al incremento en sus sanciones, la cual sería respaldada con la implementación de políticas de educación vial, dirigidas a coadyuvar al decrecimiento de los hechos de tránsito producidos por conductores bajo la influencia del alcohol y drogas.

METODOS Y TECNICAS EMPLEADAS

Para el presente trabajo se realizará una investigación analítica que consistirá en el estudio de la responsabilidad del conductor que sufre un accidente de tránsito en estado de ebriedad.

Se maneja la investigación sintética, que permite emplear tanto el método deductivo como el inductivo, para obtener mayor claridad en la relación de las variables y establecer de manera más exacta el objeto de la investigación.

Se tomara en cuenta la investigación de campo ya que nos permitirá comparar la realidad con la hipótesis planteada, mediante las técnicas de encuestas y entrevistas estructuradas a los Policías de Tránsito, autoridades jurisdiccionales, abogados y a personas particulares respecto a la repercusión en los accidentes de tránsito por conductores en estado de ebriedad y las sanciones establecidas en el actual Código Penal Boliviano.

CAPITULO I
MARCO TEORICO

1.1. Historia y Antecedentes de la Tipificación Penal de Accidentes de Tránsito bajo la Influencia del Alcohol y otras Sustancias

1.1.1. Conceptos Preliminares

A propósito de la expresión accidente en el tránsito, muchos autores usan el vocablo accidenten, en su expresión gramatical y jurídica, que no refleja exactamente lo que se quiso decir la palabra accidente, tomada aisladamente, significa “cualquier suceso eventual que altere el orden regular de las cosas”¹.

Acepción que resulta demasiado amplia. También lo es su segunda acepción: “Cualesquiera alteración o indisposición que priva el movimiento, del sentido o de ambas cosa, tratándose del estado de embriaguez o dopado”².

Estas dos acepciones permiten incluir en el concepto total cualquier cosa que modifique la norma natural, ya sea que deje o no demostraciones capaces de reconocer al acontecimiento.

1.1.1.1. Diversas Definiciones

Para caracterizar el accidente en el tránsito se ha elaborado innumerables definiciones:

- Para algunos autores, “es un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública o entregada al uso público. Que deja daños en las cosas o en las personas y significa la participación de vehículos y peatones”³.
- Para otros significa “cualquier evento como resultado del cual el vehículo queda de una manera anormal dentro o fuera de la vía, o produzca lesiones a las personas o daño”⁴.

¹Cuello 1983: 188

²Idem

³Duran 2000: 43

⁴Idem

- También se define como “todo suceso eventual o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las personas y que es causado por un hecho u ocasión directa del empleo o uso de droga, injerencia de alcohol y también uso de un vehículo a motor en transporte”⁵.
- Para el Programa Interamericano de Estadísticas Básicas (PIEB), es el evento no intencional en que se ocasionan lesiones o muertes de personas o daños a la propiedad, en vías abiertas al tránsito público, y en el cual está comprometido por lo menos un vehículo a motor en transporte.⁶

Las innumerables definiciones, como acontece también en otros campos, en vez de proporcionar un concepto exacto produce indefinición, pues para algunos tratadistas el accidente en el tránsito es una cosa y para otros, que insertan elementos tóxicos, otra, aunque guardan cierta semejanza.

1.1.1.2. Elementos de Definición

Entre los elementos de las definiciones, presentes en todas ellas, cobra mayor importancia la falta de intencionalidad o de voluntad para que el hecho se produzca, lo que no es otra cosa que la ausencia de dolo o malicia con la presencia indiscutible de un grado de culpabilidad necesario para que el evento se reporte como accidente en el tránsito.

Convendría preguntarse si siempre existe la ausencia de voluntad de producir el daño. Al respecto, en varias ocasiones, hechos cuya investigación se inició como accidentes han resultado, a la postre, ser un acto doloso en que el vehículo ha sido utilizado, maliciosamente, con el propósito de causar el daño, es decir, una persona ha sido objeto de un atentado que culmina con su atropellamiento. Conste que se

⁵(cf. DURAN 2000: 44).

⁶Idem

ha determinado las esencias del dolo a raíz de una investigación, procedimiento especial que no opera para todo los casos.

Todas las definiciones dadas concuerdan en que, para un evento de tránsito se reporte como accidente, debe existir el daño en las cosas o en la integridad física de las personas, o ambas a la vez. Luego es necesario que el daño esté presente, por muy pequeña que sea su entidad. Es lógico porque siempre que el accidente se produzca habrá señales de sus ocurrencia por mucho que estas sean escasa significación o de magnitud como la embriaguez y/o el dopaje. También se concuerda explícita o tácitamente en la presencia de vehículos y/o personas en el evento.

En la definición del PIEB, solo se admiten vehículos a motor en transporte para definir el concepto estadísticamente; también estipula al resto de los vehículos pero de manera irrelevante.

Las definiciones entregadas contemplan también otros factores o elementos de escasa importancia que de alguna manera u otra están involucradas. Pareciera que la más próxima al concepto global y que presenta menos reparos es la designada en tercer término, con la particularidad de tener la amplitud suficiente para incluir, en el concepto, otras situaciones que en el hecho son accidentes y que sin embargo no se analizan con la profundidad requerida, aunque afectan directamente a la comunidad como un todo. Pareciera que otras situaciones son incluidas solo por la amplitud de la definición y no como una demostración de que, al formularse esta, fuera tomadas en cuenta.

1.2. Accidentes de Tránsito en Bolivia

Los accidentes de tránsito constituyen un problema mundial por el impacto en la salud, integridad física, secuelas, muerte, costos y porque las tendencias observadas indican, para los próximos años, un aumento significativo que los ubicará entre las 10 primeras causas de enfermedad y trauma.

En Bolivia, las características en la evolución de su perfil epidemiológico, más algunas evidencias encontradas, inducen a pensar que el problema de accidentes de tránsito

constituye un serio desafío para la salud pública debido a las características contextuales del país entre las que se destacan las condiciones de pobreza, las deficiencias de infraestructura vial, deficiencias de educación de la población y topografía donde se ubican las ciudades, caminos y carreteras ínter departamentales.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud, cada día, hasta 140.000 personas se lesionan en las carreteras y calles del mundo.

Más de 3.000 mueren y unas y una 15.000 quedan discapacitadas de por vida. Las cifras resultan alarmantes y aun los son más las tendencias observadas. Si persisten, para el 2020 se estima un crecimiento en un 60%, con lo que los traumatismos por accidentes de tránsito se habrán convertido en un factor principal de la carga mundial de morbilidad y lesiones (ocuparían el tercer lugar en una lista de las 10 enfermedades o traumas más frecuentes)⁷.

En Bolivia, en los últimos 20 años, se han suscitado algunos cambios significativos, relacionados con la mayor esperanza de vida, la declinación de algunas enfermedades infecciosas y la persistencia de otras; la urbanización acelerada, la migración inter departamental, la emergencia de enfermedades no transmisibles, entre otras. Estos cambios están determinando una transición epidemiológica particular con la coexistencia de problemas infecciosos y de otros, impactan en el perfil de salud de la población boliviana.

Con esta preocupación y el propósito de impulsar respuestas integrales al problema, se ha decidido llevar adelante la presente investigación a fin de conocer la magnitud y principales características del comportamiento de los accidentes de tránsito.

Las estimaciones realizadas permiten inferir que 55 accidentes se producen por día en Bolivia y 2,5 por hora; con las implicaciones consiguientes de gastos, muerte, heridos

⁷(OMD 2006: 120)

y seguramente – luego de un tiempo – personas discapacitadas que requerirán de servicio de rehabilitación con los costos adicionales que ello conlleva.⁸

Aparentemente, la “imprevisión del conductor”, la “embriaguez al conducir” y el “exceso de velocidad” son las razones más frecuentes para la producción de hechos de tránsito. Solo en un 2.5 % existen razones mecánicas y otras causas mal definidas que podrían considerarse como hechos fortuitos, por lo que, en más del 90% de los casos, existe alguna responsabilidad y comportamiento humano (factores de riesgo) sobre el cual podrían dirigirse acciones de prevención.

En más de la mitad de los hechos denunciados por la Policía Nacional, los accidentes ocurren en “cruce de calles” y “cruce de avenidas”, lo cual estaría indicando la naturaleza predominantemente urbana de este problema.

Estas son las estadísticas de los accidentes de tránsito en Tarija según el Organismo Operativo de Tránsito de esta ciudad:

⁸INE 2007

Cuadro Nro. 1
CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

		Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May.	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.
1	Embriaguez	51	73	60	56	7	66	63	53	88	66	61	27
2	Imprevisión del Conductor	23	12	27	19	19	12	13	15	10	20	17	4
3	Imprudencia del Peatonn	6	6	16	13	10	14	10	7	11	4	10	4
4	Estacionamiento Peligroso	18	8	1	5	1	0	1	25	0	0	3	0
5	Factor Climático	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	Omitir Señales de Transito	6	7	24	18	22	9	9	25	23	14	8	6
7	Exceso de Velocidad	18	45	22	16	25	22	19	23	24	21	10	7
8	No Acatar Disposiciones de Transito	15	18	10	8	12	15	18	16	25	23	22	9

Fuente: Orga. Op. Tránsito de Tarija del 1 de enero a 30 de diciembre 2009

Cuadro Nro. 2
HECHOS DE TRANSITO

Tipo de Hechos	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Atropellos	11	26	24	20	15	23	14	15	20	9	10	15	202
Colisiones	64	100	90	60	88	68	73	69	87	80	70	72	921
Choque a Objeto Fijo	50	31	20	20	24	21	13	16	19	18	11	19	262
Choque a veh. detenido	9	7	5	22	26	20	22	5	37	32	28	30	243
Vuelcos	4	1	0	2	4	3	13	1	7	6	3	4	48
Embarrancamientos	4	1	1	2	4	0	2	3	4	1	1	4	27
Encunet/deslizamientos	1	6	5	1	0	1	5	4	2	1	0	0	26
Caída de pasajero de vehículo	0	0	16	6	5	2	0	27	5	1	8	1	71
Total	140	172	161	133	166	138	133	140	181	148	131	145	1788

Fuente: Orga. Op. Tránsito de Tarija del 1 de enero a 30 de diciembre 2009

Cuadro Nro. 3
HECHOS DE TRANSITO

Causas	Ene.	Feb.	Mar.	Abr.	May	Jun.	Jul.	Ago.	Sep.	Oct.	Nov.	Dic.	Total
Falla Mecánica								1				1	2
Embriagues	51	73	60	56	77	66	63	53	88	66	61	81	795
Imprevisión del conductor	23	12	27	19	19	12	13	15	10	20	17	13	200
Imprudencia del peatón	6	6	16	13	10	14	10	7	11	4	10	10	117
Estacionamiento peligroso	18	8	1	5	1	0	1	25	0	0	3	1	63
Factor climático	3	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
Omitir señales de transito	6	7	24	18	22	9	9	25	23	14	8	6	171
Exceso de velocidad	18	45	22	16	25	22	19	23	24	21	10	15	260
Carecer de luces	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
No acatar disp. de transito	13	18	10	6	12	15	18	16	25	23	22	18	196
Total	140	172	161	133	166	138	133	140	181	148	131	145	1788

Fuente: Orga. Op. Tránsito de Tarija del 1 de enero a 30 de diciembre 2009

Como se puede apreciar en los tres cuadros anteriores los datos son claros la causa más clara de los accidentes es la embriagues.

El departamento de La Paz tiene una tasa de mortalidad muy por encima de la nacional, alcanzo a 12 x 100.000 habitantes para el 2008, con un número de muertos y heridos que superan por mucho a los otros departamentos del país. Sin embargo, el departamento de pando llama la atención con tasa muy elevadas que se mantuvieron así en los últimos 5 años entre 28 y 55 x 100.000 habitantes. Eso es seguramente atribuible al predominio de vehículos motocicletas, usados como transporte público, en los cuales no se observa la aplicación del código de Transito sobre el uso de cascos de seguridad.

Según los datos obtenidos, las personas heridas en accidentes de tránsito, ocurridos en La Paz, Santa Cruz y Cochabamba representan más del 70% de todos los heridos registrados en el país en los últimos 5 años. La mayoría corresponde al sexo masculino y mayores de edad, lo cual estaría sugiriendo el gran impacto del problema en la población económicamente activa.

Temas también identificados en la investigación están referidas a la normativas legal en vigencia y su aplicación : la educación vial de peatones y pasajeros, la falta de sistemas de información y vigilancia en el sector salud, la carencia de un mecanismos de respuestas organizada para la emergencia de los servicios de salud, particularmente los de atención primaria, y la falta de estrategias locales que unan esfuerzos institucionales para responder integralmente al problema, entre otros aspectos.

No obstante el esfuerzo desplegado y debido a limitaciones en las fuentes de información, quedan varios temas por investigar, como los gastos realizados por las víctimas, la discapacidad por accidente de tránsito, la identificación de segmentos poblacionales de víctimas y grupos etéreos, características de conductores, entre otros.

1.3.El Delito

La doctrina penal define tradicionalmente el delito como una “acción típica, antijurídica, culpable y punible”.⁹

Del mismo modo, Jiménez Asúa especifica: “Acto típicamente antijurídico, culpable sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad, imputable a un hombre y sometido a una sanción penal” se dice que es una concepción estructurada del delito porque cada uno de esos elementos es condición necesaria para que pueda darse el siguiente.

Por acción se entiende un movimiento corporal (o la asistencia de un movimiento corporal) de carácter voluntario (un acto reflejo, por ejemplo, no sería un caso de acción). Para que la acción sea típica, tiene que estar descrita con anterioridad a su comisión en una norma penal. La antijuricidad hace referencia a que esa conducta debe ser objetivamente contraria a la ley penal (por ejemplo, matar a otro en legítima defensa o en estado de necesidad serian ejemplos de acciones típicas, pero no antijurídicas).

Desde una perspectiva analítica, podemos decir que el delito es la acción u omisión penada por la ley. El concepto está sometido por completo al principio de legalidad, de tal forma que el principio acuñado por los juristas romanos “*nullum crimen sine lege*”, es una regla básica. Por esto resulta irrelevante el intento de averiguar una noción sustancial de delito, como pudo ser en otras épocas el delito natural, pues delito es solo aquello castigado por la ley.

Por otro lado, también resulta evidente que la ley penal no puede ser arbitraria y castigar respondiendo al criterio exclusivo de poner a prueba a los ciudadanos, sino que pretende la defensa de bienes jurídicos concretos. Los delitos se clasifican en delitos graves y menos graves, en atención a la pena que se impone, señala cada código), que cualitativo.

⁹Osorio 2004: 162

1.3.1.Elementos del Delito

1.3.1.1. Acción

La acción es un hecho previsto en la ley penal y dependiente de la voluntad humana. La actuación o acción delictiva puede consistir en un acto en sentido estricto, cuando hay una realización de un movimiento corporal, en una omisión pura o propia si se trata de un no hacer algo o en una combinación de ambas posibilidades, llamada comisión por omisión u omisión impropia. La acción debe depender de la voluntad de una persona, por lo que se excluyen de la tipificaciones delictivas supuestos tales como los movimientos reflejos, los estados de inconciencia como el sueño, la narcosis, el sonambulismo, la embriaguez letárgica a los estados hipnóticos, o cuando hay una violencia irresistible que impulsa al actor a ejecutar actos donde la voluntad se halla sometida, anulada o dirigida.

En relevancia a los casos de accidentes de tránsito, la acción se identifica con la conducción de un vehículo en estado de ebriedad, que ocasiona la muerte o la lesión a otra persona.

La vida diaria nos presenta una serie de hechos contrarios a la norma y que, por dañar la convivencia social, se sancionan con una pena definida por el código para castigarlos. Esta descripción legal, desprovistas de carácter valorativo, es lo que constituye la tipicidad. Por tanto, el tipo legal es la abstracción concreta que ha trazado el legislador, descartando los detalles innecesarios para la definición del hecho que se cataloga en la como delito. En la tipicidad no hay tipos de hecho, sino solamente tipos legales, porque se trata de la conducta del hombre que se subsume en el tipo legal; esta referencia, respecto a los casos de accidentes de tránsito en estado de embriaguez, contrae una conducta contraria a la Ley.

1.3.1.2. Antijuricidad

La conducta es antijurídica cuando incumple el ordenamiento jurídico. Es “un juicio de valor por el que se declara que la conducta no es aquella que el derecho

demanda”.¹⁰El proceso de valoración de la antijuricidad se realiza, en principio, identificando el hecho como una conducta, una acción de una persona, adecuad a una descripción típica, es decir a un tipo penal.

La expresión “antijuricidad” no resulta ser, por lo tanto la más adecuada.

Presupone una teoría del delito en la que la realización del tipo no tenía ninguna significación respecto del ordenamiento jurídico, y solo falta de autorización especial era determinante de lo ilícito. En la actualidad es preferible hablar de “justificación”, con ello, se hace referencia a la situación que se da cuando alguien ha obrado lesionando una norma, pero no el orden jurídico, es decir, ha realizado unas acción típica, pero adecuada al derecho justificado, como podría ser la legítima defensa, basada en que en derecho no se tiene porque soportar lo injusto.

Pero la reacción debe ser en el momento del ataque injusto, cuando el agredido no encuentra otro medio de defensa que la reacción súbita e inmediata ante el ataque de una legítima defensa.

Resumiendo “una conducta es típica si con ella se infringe una norma jurídica y será antijurídica si no está justificada por causa de justificación. Adoptando el criterio de la antijuricidad como juicio definitivo acerca de la prohibición de una conducta”.¹¹

1.3.1.3. Culpabilidad

En el campo del derecho, la culpa se contrapone al dolo. La culpa o negligencia consiste en la omisión - no dolosa – de aquella diligencia que exija la naturaleza de la obligación y corresponda a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar. No se cumple con el deber de previsión y el subsiguiente deber de evitación de los posibles impedimentos de la prestación o conducta debida. En función de la diligencia omitida, suele hablar de supuestos de culpa lata (grave falta de diligencia, omisión de las precauciones más elementales), culpa leve (omisión de la diligencia normal. De las precauciones que suelen tomar las personas corrientes) y culpa

¹⁰R. Devesa 1994: 404

¹¹Zaffaroni 2002:595

levísimas, que consiste en la omisión de la diligencia propia de las personas escrupulosas. La culpa lata suele equipararse al dolo en los supuestos en que el deudor sea un profesional, el referente radicará en la diligencia exigible a los profesionales que desempeñen la misma actividad.

Es posible, en mayor o menor medida, el establecimiento de cláusulas modificativas de la responsabilidad por culpa, ya sean estas de exoneración o de limitación de la responsabilidad, ya de agravación de la misma. Se habla también de culpa en el ámbito del Derecho Penal, que se produce cuando, sin intención de dañar, mas sin proceder con la diligencia debida, se causa un resultado dañoso y tipificado por la ley penal. Se distingue también, en este Canopo, entre culpa lata, leve y levísima, asimismo, entre culpa consciente e inconsciente, dependiendo de que el agente se represente o no respecto de las consecuencias perjudiciales que puedan derivarse de sus actos, por mucho que confíe en que no se producirán que por ello, n las tome en cuenta.

1.3.1.4. Imputabilidad

La imputabilidad consiste en atribuir a uno la culpa, la responsabilidad de un delito, de una acción u omisión; en concreto, se define como la capacidad de actuar de forma culpable. Así, una persona es imputable cuando, por sus caracteres biopsíquicos y de acuerdo con la legislación vigente, es capaz de ser responsable de sus actos. Las formas, que se excluyen a sí misma, son el dolo y la culpa. El dolo caracteriza a quien actúa sabiendo lo que hace y con intención, mientras que la culpa se produce cuando quien actúa omite la diligencia debida.

Hablamos de imputabilidad cuando una persona actúa con conciencia y voluntad de sus actos y está en capacidad física y síquica de ser juzgada por sus actos sin impedimento alguno. Es por ello que cuando una persona conduce un vehículo sabe que es un peligro hacerlo en estado de ebriedad.

1.3.1.5. Tipicidad

La tipicidad consiste en la adecuación de la conducta a un tipo penal. A los efectos de la imposición de una pena, no interesan las conductas antijurídicas y culpables que no sean típicas porque no están contempladas en el catálogo de delitos del Código Penal. Del universo de hechos ilícitos, el legislador penal, mediante la técnica del tipo penal, selecciona todos aquellos hechos que, por la gravedad o la forma de afectación del bien jurídico protegido, considera merecedores de pena.

Por esto, el Derecho Penal, a diferencia de otras ramas del Derecho, es considerado como un sistema cerrado o discontinuo de ilicitudes en el que no cabe la extensión de la responsabilidad penal por medio de la analogía o de otra técnica de interpretación similar que no se ajuste a los contenidos expresamente establecidos en los correspondientes tipos penales.

1.3.2. La Tipificación

La tipificación es la criminalización de una norma de cultura realizada por el legislador y establecida en una ley penal. La tipicidad la aplica el juez, la tipificación la realiza el legislador y la calificación de un comportamiento como delito depende del fiscal. El derecho penal precisa las acciones u omisiones que son consideradas como delitos, a los que se les asigna una pena o una sanción.

El tipo penal es el dispositivo legal que describe la conducta conminada con pena. Según la finalidad de la conducta, existen tipos penales dolosos y culposos. Según la forma de individualizar las conductas prohibidas, existen tipos penales activos y omisivos. Estas categorías típicas se combinan dando lugar a tipos penales activos, dolosos y culposos, y tipos penales omisivos, dolosos y culposos. Por otra parte, los tipos penales contienen diferentes elementos entre los que cabe destacar.

Los descriptivos, normativos y subjetivos que se caracterizan por su mayor o menor precisión, mayor o menor complejidad, para identificar la conducta punible.

Los tipos activos se caracterizan por describir a la conducta prohibida merecedora de pena, por ejemplo “el que matare a otro, será sancionado con presidio de cinco a

veinte años”.¹²En cambio los tipos omisivos describen a la conducta debida, resultando prohibida y merecedora de pena toda conducta distinta de la debida, por ejemplo: CP 281 denegación de auxilio. Un caso especial es la omisión impropia, en el que, sin estar expresamente descrita la conducta debida, por la especial posición de garante del autor, su conducta equivale a la conducta prohibida de un tipo penal activo, por ejemplo: CP13 bis. Comisión por omisión y 251 homicidios.

Los tipos dolosos se caracterizan por describir la conducta cuya finalidad coincide con la realización de todos los elementos constitutivos del tipo penal. En este caso, la finalidad en sí misma es el dato determinante de la prohibición. Admite diferentes grados según se trate de dolo directo de primer grado (el autor persigue directamente la producción del resultado); dolo directo de segundo grado o de consecuencias necesarias (el autor persigue un resultado que conllevará necesariamente la producción de otro), y dolo eventual (el autor no persigue directamente el resultado pero lo acepta en su voluntad al actuar de manera indiferente frente a la lesión del bien jurídico protegido).

Los tipos culposos se caracterizan por describir la conducta cuya finalidad no coincide con la realización de todos los elementos constitutivos del tipo penal, pero cuya forma de ponerla en práctica o llevarla a cabo violas un deber de cuidado determinando la producción del resultado típico. La finalidad en sí misma no es el dato determinante de la prohibición, sino la forma o modo de obtenerla.

Para que una conducta sea típica, tienen que estar presentes todos y cada uno de los elementos del correspondiente tipo penal, los objetivos subjetivos. Es suficiente la ausencia de cualquiera de estos para que esa conducta resulte atípica y, por lo tanto, no constituya delito.

¹²BOLIVIA LEY 1768, 2007: ARTICULO 251

1.4. Teoría de la Tipificación en Relación al Caso

La obligación del estado de tipificar los delitos deriva del principio de legalidad (todo lo que está prohibido está permitido), una de las reglas fundamentales del Derecho. De este modo, en cada legislación nacional o internacional, cada uno de los delitos que se pretende castigar debe ser tipificado o, lo que es el mismo, descrito con precisión. Si una conducta humana no se ajusta exactamente al tipo penal vigente, no puede considerarse delito por un juez.

De este modo, una norma penal está integrada por los tipos penales que suelen incluir aspectos objetivos y subjetivos. El componente objetivo del tipo penal es una conducta exterior realizada por una persona y que se expresa a partir de un verbo: matar, dañar, sustraer, ocultar, etc. Pero en la gran mayoría de los casos no es suficiente la existencia de un acto exterior para que se cumpla la situación prevista en el tipo penal, por lo que es necesario también que exista un componente subjetivo, que en la mayoría de los casos es la intención (dolo) de realizar la conducta exterior descrita y, en algunos casos, la negligencia (culpa) en el accionar. Por lo precedente, la tipificación, en relación a los accidentes de tránsito en estado de embriaguez, está normada bajo la prescripción de nuestro Código Penal en su artículo 261.

1.5. Ubicación Legal de los Accidentes de Tránsito

En materia penal, entre las expresiones de la culpabilidad se encuentran el dolo y la culpa.

Hay dolo, por regla general, cuando un sujeto, a sabiendas que su conducta es contraria a derecho, la realiza voluntariamente queriendo producir un resultado que se sabe ilícito. Entonces, en el dolo dos ingredientes conceptuales. El saber y el querer. El saber que la conducta es dolosa e ilícita ya que el resultado es contrario a derecho. Esto necesita solamente de un conocimiento genérico de que la acción u omisión es contraria a la conveniencia social, por medio del cual se sabe lo que está bien y lo que está mal; luego el dolo es el reflejo de un acto volitivo.

La acción u omisión dolosa, el hacer algo contrario a derecho o el dejar de hacer algo ordenado por la ley, tipifica los delitos. Así, es delito “toda acción u omisión voluntaria penada por la ley”. De esta manera, el artículo 261 de nuestro código penal especifica:

(Homicidio y lesiones graves y gravísimas en accidentes de tránsito).
El que resultares culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años. Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia del alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno a cinco años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un periodo de uno a cinco años.

En caso de reincidencia se aplicará el máximo de la pena prevista.

Si la muerte o lesiones graves o gravísimas se produjeren como consecuencia de una grave inobservancia de la ley, el código y el Reglamento de tránsito establece los deberes de cuidado del propietario, gerente o administrador de una empresa de transporte, este será sancionado con reclusión de uno a dos años.¹³

En una zona inferior de la expresión de la culpabilidad y ocupando un lugar intermedio, se encuentra la culpa que, concebida en su sentido más general, puede decirse que existe en toda conducta voluntaria, lícita o ilícita, realizada con imprudencia o negligencia y que ocasiona un resultado antijurídico no previsto o previsto, pero no querido ni asentido. En general, es la falta de diligencia o habitual, que puede llegar a producir un efecto daños a terceros; surge cuando no se cumple con el deber de cuidado, cuando se infringe o no se respeta este deber que la ley impone a todos en la realización de todas las acciones.

¹³(BOLIVIA 2007:98

El deber de cuidado opera en dos dimensiones: en forma activa o en forma pasiva; cuando la culpa es activa, se está en presencia de la imprudencia y cuando es pasiva, en presencia de la negligencia.

El Código de Transito y su reglamento tipifican los accidentes dolosos, culposos y fortuitos en sus artículos 153, 154 y 155, que tienen su cauce en el análisis de dos elementos: la imprudencia y la negligencia. Resumen las características de la culpa y, en general, conllevan una observancia a los reglamentos o normas que rigen un asunto a la imprudencia en la operación, en este caso, de vehículos.

La culpa tiene importancia como expresión de culpabilidad en el resultado de las conductas porque aquellas realizadas con culpa conforman los cuasidelitos que deben estar expresamente descritos por la ley penal para que puedan ser objetos de castigos.

La ley penal establece que las acciones u omisiones, cometidas con dolo o malicia importarían un delito; constituyen cuasidelitos si solo hay culpa en el que la comete.

1.5.1. Hechos Jurídicos

Los hechos que importan al derecho, producen efectos jurídicos, es decir, como consecuencia del hecho nace, se modifica o extingue un derecho de exigir la cosa comprada (comprador) y de exigir el dinero (vendedor). El deudor, mediante el pago efectivo (prestación de lo que debe, ya sea dinero u otra cosa), extingue la obligación con el acreedor.

El contrato crea derechos y obligaciones y el pago extingue derechos y obligaciones (ambos son hechos jurídicos). No obstante, no todas las obligaciones nacen de un contrato, también pueden nacer de la ley y de los delitos y cuasidelitos.

Hay una clasificación para los hechos jurídicos. Los hechos jurídicos, propiamente tales, son los hechos de la naturaleza que producen efectos jurídicos; recordemos que un hecho produce efectos jurídicos cuando crea, modifica o extingue un derecho. Un ejemplo de este tipo de hecho jurídico es el nacimiento, porque implica la separación completa de la criatura de la madre, pero además, si la criatura sobrevive al menos un minuto se considera que hay un principio legal de existencia y pasa a ser considerada

persona antes del nacimiento, existe la llamada existencia natural, que comienza con la concepción, pero el efecto no es considerado persona por lo que no tiene derechos; a pesar de eso, la ley protege su existencia natural a través de diversas disposiciones,. Así, entonces, el nacimiento crea la calidad de persona, lo que le da derechos (derecho sobre todas las cosas, derecho de dominio, derecho a que una persona haga algo en su beneficio, derecho a ser alimentado por sus padres, etc.)

De todo delito o cuasi delito nace una obligación (desde el punto de vista civil), que es la de reparar los daños causados, tanto físicos como psicológicos o morales, es decir, indemnizar. Hay delito civil cada vez que se realiza hecho ilícito que produce daño. Frente a esto, la víctima del daño tiene derecho a exigir la indemnización del daño, así es como nace una obligación para el que provoca el daño y un derecho por parte de la víctima. Pero a pesar de que aquí haya nacido un derecho, el hecho no ocurrió con esa intención.

En doctrina existen dos tipos de incapacidad: de goce y de ejercicio. Los incapaces de goce son aquellos que no pueden ser titulares de derechos (en Chile no existen). Los incapaces de ejercicio no pueden ejercer los derechos por sí mismo, sino que a través de su representante legal. La representación puede ser absoluta (impúberes, dementes, sordomudos que no pueden escribir), estos no pueden celebrar contratos. o relativa (menores adultos, mayores de 14 en los hombres y de 12 en las mujeres; en ambos; en ambos, menores de 18, y los pródigos interdictos), éstos pueden actuar personalmente o representados pero autorizados.

1.5.2. Actos Jurídicos.

Actos jurídicos son los hechos voluntarios realizados con la intención de producir efectos jurídicos. El código Civil no habla de actos jurídicos, pero sí de actos de voluntad. Otras doctrinas lo llaman negocio jurídico dice que éste es una manifestación de voluntad hecha con la intención de crear, modificar o extinguir derechos y que produce los efectos queridos por su autor. El derecho sanciona (reconoce) dicha manifestación de voluntad como apta o idónea para producir efectos jurídicos. La voluntad necesaria para el acto jurídico debe manifestarse; al derecho

civil solo le interesa la manifestación de la voluntad. Esta voluntad persigue una finalidad específica, que, es como se dijo anteriormente producir efectos jurídicos.

En los actos jurídicos intervienen partes, esto pueden ser dos o una. Cuando en el acto jurídico hay una sola parte, esta parte se llama autor. Las partes pueden estar formadas por más de una persona.

Los efectos jurídicos se producen no solo porque la o las partes así lo quieren, sino también porque es la ley que reconoce las voluntades de las partes.

1.5.3. Diferencias

El acto jurídico es el acto humano voluntario o consiente, y lícito, que tiene por fin inmediato establecer entre las personas relaciones jurídicas, crear, modificar, transferir, conservar o aniquilar derechos. El acto jurídico produce una modificación en las cosas o en el mundo exterior porque así lo ha dispuesto el ordenamiento jurídico.

Para que se dé el acto jurídico, no basta con que haya un sujeto y un objeto con bastante capacidad, se necesita algo que los ponga en relación jurídica del estado de posibilidad al estado de existencia. Este tercer elemento es un hecho, por ser productor de efectos jurídicos, se denomina hecho jurídico cuando son acontecimientos del hombre o de la naturaleza los cuales son susceptibles de crear consecuencias de derecho.

CAPITULO II
METODOLOGIA

2.1. El Problema del Alcohol en los Accidentes de Transito

2.1.1. Consideraciones Sustanciales

La nueva legislación, desde su vigencia ha generado importantes transformaciones de orden jurídico penal, pensando en función al ciudadano. Sin embargo, en los últimos años, la transformación económica de los países y del mundo ha tenido como factor de primera importancia el complejo industrial del automóvil que dado origen al desarrollo de la comunicación del transportismo y el comercio de estos vehículos.

Es raro en el mundo encontrar ya un país, por muy atrasado que este, que no se sirva del automóvil como factor de desarrollo.

En resumen, el hombre ha cambiado su vida y sus costumbres porque súbitamente ha aparecido en el escenario de campos y ciudades una maquina con alta incidencia en la mutación social: el automóvil. El alud cuantitativo de su producción has determinado la vida del hombre, sus costumbres y, por qué no decirlo su muerte.

Analizada la incidencia del vehículo en la vida cotidiana de la especie humana es fácil colegir la importancia de la normal y segura conducción del mismo por calles y caminos, ya que de ella dependerá, consecuentemente, si el adelanto representado tiene participación positiva y negativa.

Por lo dicho estamos en condiciones de afirmar que el propio hombre tiene en su mano de aprovechar en mejor forma los valores de vanguardia que presenta la aparición del vehículo motorizado.

Sin embargo se ha llegado a establecer que la falla humana, en general, en los accidentes mortales de circulación revela una verdadera dimensión patológica; de esta dimensión, un 50% o 70% es producto de la intemperancia alcohólica, de allí la conocida expresión de mezcla explosiva.

Es por ello que las autoridades de muchos países han llegado a la conclusión de que es preciso erradicar de las carreteras a los alcohólicos, por lo que en algunos casos, se ha llegado a la creación de compañías aseguradoras par a los conductores abstemios,

mientras que otras han creado instituciones correccionales para conductores Alcohólicos.

Aparte de la peligrosidad que presenta un conductor bajo los efectos de la ingestión de alcohol , se presentó conjuntamente la problemática de su medición más adecuada y exacta, que demostrara claramente una escala de valores que permitiera a la legislación determinar las medidas compulsivas o coercitivas que el caso pertinente requerirá.

Como las medidas establecidas anteriormente sólo eran factibles de determinar mediante la experimentación y el análisis estudioso de la materia, se pudo llegar a la conclusión de que la ebriedad es la resultante de la impregnación tóxica gradual y progresiva del organismo.

Mediante el sistema Widmark, basado en la micro destilación isotérmica de muestras de sangre realizada por disposición legal en Chile, se ha llegado a determinar que, con las primeras dosis de alcohol, se produce un compromiso tóxico que podríamos considerar como de ebriedad aparente o subclínica; luego, con la ingestión continuada de alcohol, se constituye la ebriedad clínicamente manifiesta.

La etapa inicial de la ebriedad, que hemos señalado, produce la desinhibición de las funciones síquicas superiores, estado que suele ser poco perceptible, pero capaz de determinar algunos trastornos como euforia, temeridad y una falsa confianza en sí mismo. A su vez disminuye la concentración psíquica, la asociación de ideas y se prolonga el tiempo de reacción psicomotriz.

De estas alteraciones surgen condiciones negativas para el tránsito, como el exceso de velocidad, el adelantamiento injustificado, la falta de habilidad para sortear obstáculos imprevistos, la falta apreciación de distancias, la recuperación tardía al encandilamiento lentitud al reflejo del freno y otros.

Este periodo de comienzo de la ebriedad alcohólica, fase subclínica o inaparente, ha sido el fundamento para establecer el concepto jurídico de “estar bajo la influencia del alcohol” que contempla nuestra legislación.

Es obvio que sólo el examen médico inmediato, complementando con el análisis del alcohol en el organismo, es la única base científica del diagnóstico de la ebriedad alcohólica. Este examen debe poner énfasis en reconocer el verdadero compromiso neuro-psíquico del conductor y valorar condiciones personales, ambientales y circunstanciales que influyen en la reacción individual frente a la ingesta de alcohol.

Hay muchos factores que influyen en la rápida absorción del alcohol en la corriente sanguínea:

- ❖ La cantidad de comida ingerida.
- ❖ El tipo de comida
- ❖ La concentración alcohólica de la bebida consumida.
- ❖ La tolerancia individual hacia el alcohol (edad, peso, hábito etc.)
- ❖ El periodo de tiempo durante el cual el alcohol ha sido consumido.

En consecuencia, en muchas personas se producen importantes efectos con débiles tasas de alcoholemia. En líneas generales, se admite que la zona francamente peligrosa comienza con una concentración de 0,80 g de alcohol por litro de sangre. Esta es la tasa máxima de alcoholemia aceptada en la mayoría de los países que fijan el límite legal.

- ❖ Los factores que inciden en el consumo y la cantidad de tiempo que debe transcurrir para la eliminación de éste.
- ❖ La concentración alcohólica que varía según la bebida.

El organismo humano trabaja para transformar el alcohol en alimento o eliminarlo del cuerpo, pero solo es posible en un espacio de tiempo determinado. En el hígado, a una velocidad constante, el alcohol se metaboliza o destruye.

No hay un método instantáneo para que la alcoholización desaparezca. Las duchas frías, los ejercicios, el café, el aire fresco o cualquier otro método no logran ese efecto. Los resultados son un ebrio limpio, un ebrio cansado o un ebrio despierto, pero siempre un ebrio. Se calcula en una hora el tiempo que debe transcurrir para la eliminación de 7 grs. de alcohol.

Como regla se estima que no se puede beber más gramos de alcohol que el equivalente a la mitad del peso corporal en kilos. Así, si un persona pesa 80 Kg, podrá beber unos 40 grs. de alcohol por litro de sangre.- si se ha alcanzado una concentración alcohólica en sangre (CAS) mayor, requerirá varias horas para eliminarlo.

En el transito diario un conductor debe decidir maniobras o reaccionar ante las maniobras de otros conductores cada 20 segundos. En esas circunstancias es esencial la habilidad para dominar el vehículo, el control emocional, la concentración, la coordinación y el buen juicio para juzgar la velocidad, la distancia y el tiempo. Desde las primeras copas, se hace notoria la tendencia a guía muy rápido, a no guardar la distancia apropiada, etc. el conductor cree que esta guiando mejor, cuando en realidad lo está haciendo peor.

El control afecta particularmente el control de los músculos que mueven y enfocan nuestros ojos, la visión del camino resulta borrosa y confusa reduce el control sobre la luz que entra al ojo retardando la reacción ante el candilamiento. Puede ocasionar “nisatagmus” lo que significa una oscilación rápida e incontrolada de los globos oculares que produce visión doble. En tal caso, la capacidad par a juzgar distancias se reduce.

Desde el instante ñeque el conductor percibe un peligro hasta que inicia el frenado transcurre un lapso de tiempo durante el cual el vehículo continua rodando a la misma velocidad. Este tiempo se conoce como “tiempo de reacción”. Cuando el conductor se halla alcoholizado, el tiempo de reacción se prolonga evidenciándose en lo que se llaman tiempo de tolerancia.

2.1.2. Problemas Jurídicos

Los problemas jurídicos se suscriben en nuestra normativa legal, por lo tanto, de manera doctrinal, nos referimos a los siguientes:

2.1.2.1. Accidentes Dolosos

Son aquellos en la que los resultados antijurídicos ha sido querido o previsto y ratificado por el agente, o cuando es consecuencia de su acción.

2.1.2.2. Accidentes Culposos

Son aquéllos en los que el resultado, aunque haya sido previsto, no ha sido requerido por el agente, y se produce por imprudencia, negligencia impericia o inobservancia. De las leyes, reglamentos, ordenes o resoluciones.

2.1.2.3. Accidentes Fortuitos

Son aquellos en los que el resultado antijurídico no se ha podido prever y se ha debido a circunstancias casuales ajenas a la voluntad del agente.

El concepto de accidente y caso fortuito hace referencia a un suceso eventual imprevisto, lícito, ajeno a la voluntad del conductor. ¿Que podríamos decir entonces cuando estos accidentes suceden cuando el conductor se encuentra en estado de ebriedad o bajo dependencia de alguna droga? ¿Será este un caso fortuito?

2.1.2.4. Bien Jurídico Protegido

Todo delito, para ser tal, debe lesionas o poner en peligro lo que se llaman bienes jurídicos, que a su vez deben ser concretos.

Los bienes jurídicos son aquellas unidades funcionales valiosas para nuestra sociedad, regida constitucionalmente, y para, la posición y libertad de los ciudadanos individualmente considerados, vale decir que la Constitución Política del Estado contiene una decisión valorativa que el derecho penal tiene la misión de proteger.

Hay ciertos antes por los que el legislador se interesa en una norma jurídica, es decir son bienes jurídicos que, cuando son tutelados penando su violación, pasan a ser bienes jurídicos penalmente tutelados.

Toda conducta típica afecta a un bien jurídico protegido, ya que esa afectación es indispensable para configurar tipicidad. Por ello el bien jurídico tiene un papel central en la teoría del tipo. Definimos entonces que bien jurídico penalmente tutelado, es la relación de disponibilidad de un individuo con un objeto, protegida con el estado revela su interés mediante la tipificación penal de conducta que le afecta.¹⁴

Por ejemplo, el bien jurídico no es propiamente el honor sino el derecho dispone de dicho honor; como el bien jurídico no es la propiedad, sino el derecho de disponer de los propios bienes patrimoniales.

El ente que el orden jurídico tutela no es la cosa en sí misma, sino la relación de disponibilidad del titular con la cosa; o sea, los bienes jurídicos son los derechos que tenemos a disponer de cierto objeto.

Toda la temática de los delitos concretos y de peligro se basa en la noción de bien jurídico.

La categoría de bien jurídico nace con la codificación del Derecho Penal, y sus bases más sólidas son desarrolladas en Alemania sistematizada: “esta noción es la base o centro de la teoría del tipo penal. El legislador se dedica a desarrollar las normas que tienen por objeto la protección de esos valores y haciendo una selección, de una posible afectación”¹⁵.

Los bienes jurídicos se agrupan en tipos penales. Para una consideración estrictamente teórica, más allá del derecho penal positivo, es necesario considerar el orden moral. Hay tres aspectos a considerar con relación al bien jurídico: la noción, la determinación de sus límites y la forma de protección.

¹⁴ REJAS 2004:349

¹⁵ Jiménez de Asúa 1959:253

2.1.2.4.1. La Noción del Bien Jurídico

Para Ihering, el bien jurídico es un interés al que se le asigna protección.¹⁶ Solamente es aplicable a bienes materiales, por lo que debe entenderse que es un concepto restringido; no permite elaborar los delitos de pura actividad. Los límites de esta noción son insuperables. Sin embargo además de los objetos materiales, se trata de incorporar a la noción objetos inmateriales, es decir, se busca una objetivación de la materialidad.

Para la noción de bien jurídico no está referida a la cosa material o inmaterial.¹⁷ El legislador pretende mantener libre la relación de disponibilidad entre la cosa y el titular o poseedor de la misma

Para la Iglesia, Pio XII elabora una interpretación similar, es decir, a partir de una noción de disponibilidad esta noción de libre albedrío implica:

- a) Disponer del bien, o de realización o de disposición de cosas o derechos.
- b) Estas facultades implican que el que dispone del bien jurídico no puede ser molestado en el ejercicio.
- c) Requiere como facultad la protección por parte del Estado en el ámbito en que se trate.

2.1.2.4.2. Determinación de los Límites

No hay conceptualización para los límites para la determinación del bien jurídico. Requiere de una distinción existencial. La determinación está vinculada a la designación de aquellos que se designe como bien jurídico. Un medio para ellos es, por ejemplo, la Fe pública.

2.1.2.4.3. Formas de Protección

Existen tres conceptos para evaluar cuándo un bien jurídico está penalmente protegido:

¹⁶ Rodríguez, 1994 pag.19

¹⁷ Zaffaroni, 1988 Pag.33

- a) Importancia del valor protegido
- b) Facilidades para la vulneración de los bienes
- c) Pluralidad de ataques

2.2. Embriaguez

El alcohol étílico es uno de los elementos que con mayor frecuencia interviene en la producción de accidentes de tráfico. En todos los países, y en todas las esferas, se han realizado estudios profundos sobre este azote de la humanidad que es el Unánimemente se considera que la presencia del alcohol en las distintas partes del organismos produce alteraciones más o menos graves, pero todas ellas influyentes de manera notable sobre la seguridad del tráfico.

En consecuencia, cuando se produce un accidente de circulación es indispensable realizar el estudio sobre la alcoholemia de los conductores intervinientes, y muchas veces sobre las propias víctimas, pues en ocasiones han sido los falsos movimientos de un beodo los que han provocado el siniestro. A este respecto, Dervillé y Seguin, sostienen que peatones y ciclistas deben ser medidos por igual, mientras que los motoristas deben ser considerados a todos los efectos como conductores de automóviles.¹⁸

La embriaguez es la perturbación pasajera de las condiciones psíquicas y somáticas debido a la ingesta del alcohol sobre el sistema nervioso central y se debe a la propiedad que tiene el alcohol de disminuir la velocidad de transmisión del impulso nervioso en dicho sistema.

2.2.1. Alcoholemia

La alcoholemia es la concentración del alcohol en sangre o en aire expirado, esto es, la cantidad de gramos o migramos que existen en un litro de sangre o de aire, respectivamente. La máxima concentración en sangre se alcanza entre los 30 y los 90 minutos después de haberse producido a su ingestión.

¹⁸ citados por Roxin (cf. 1997)

La tasa máxima de alcoholemia que puede alcanzar una persona depende de una serie de variables como:

- ❖ **La cantidad del alcohol ingerido: cuanto más se haya bebido mayor será la cantidad de alcohol en sangre y en aire.**
- ❖ El **tipo** de bebida que se consuma y la rapidez con que se ingiera.
- ❖ Si se ha comido o no
- ❖ El **peso** de la persona.
- ❖ **Sexo:** el consumo del alcohol suele afectar más a los menores de 25 años y a los mayores de 60.

2.2.2. Sintomatología de Alcoholemia

Aunque en todos los accidentes creemos procedente que se haga la prueba de alcoholemia, hay supuestos en los que la forma ineludible debe realizarse, y son aquellos en los que el conductor o la víctima ofrezcan síntomas propios de sufrir intoxicación alcohólica, por leve que sea.

2.2.3.1. Elementos de Orden General

El primero de ellos es el referente al contenido alcohólico de las bebidas, que oscila de manera extraordinaria. A título de ejemplo daremos algunos índices de alcohol por litro:

- ❖ Vino 10 gr.
- ❖ Vino embotellado 15 gr.
- ❖ Vinos selectos 80 gr.
- ❖ Vinos espumosos 100 gr.
- ❖ Vinos dulce 120gr.
- ❖ Vermouth 130 gr.
- ❖ Licores Ligeros 160 gr.

- ❖ Aguardientes 300 gr.
- ❖ Licores pasados 500 gr.

Como es natural, estos índices son a título de orientación, pues las graduaciones y contenidos alcohólicos de los distintos vinos y licores varían con las marcas, tipo de uva e incluso con las cosechas anuales.

La toma de alimentos: influye de manera notable, pues con el estómago vacío la absorción es mucho más rápida. El retraso de absorción por la presencia de comida calculado por Laves es de 90 a 120 minutos, para llegar a la cima de la alcoholemia.

- ❖ Los vómitos pueden eliminar mucho alcohol ingerido.

2.2.3.2. Elementos de Cada Individuo

Son elementos influyentes el peso corporal, el habito, la edad, las enfermedades de diferentes tipos, el trabajo corporal realizado después de las libaciones y ciertos factores de tipo individual específico.

2.2.3.3. Elementos Farmacológicos

La actuación de distintos fármacos simultáneamente con la ingestión del alcohol etílico puede alterar extraordinariamente la absorción o la eliminación del toxico, o producir fenómenos simultáneos.

Sin pretender una relación completa de sustancias que pueden alterar metabolismo del alcohol, podemos indicar algunas de ellas.

Cuadro Nro. 4
ELEMENTOS FARMACOLÓGICOS

SUSTANCIAS	EFFECTOS	SINTOMAS
Anléptico, tipo cafeína Coralina, cardiazol, etc	Sin alteración	Debilitación de la acción general del alcohol. No suprime el agotamiento
Antipirectico tipo, piramidon, aspirina ciblegina, etc.	Retraso de la reabsorción	Mareo, náuseas apatía, diplopía, hipotiomia, sueño, etc.
Azucares, tipo sacarosa, glucosa, etc.	Retraso de la reabsorción y aumento del metabolismo	Disminución de síntomas de embriaguez.
Hormonas tipo insulina Adrenalina, cortisona, etc.	Aumento ligero del metabolismo.	Disminución de la Intoxicación.
Somníferos, tipo luminar, Adalina, drogas, Antihistaminicos, etc.	Retraso de reabsorción	Euforia

Fuente: Elaboración Propia

Para darse una idea de la relación entre el licor ingerido y el grado de alcoholemia, reproducimos el siguiente cuadro reforzado por Zanaldi.

Cuadro Nro. 5**EFFECTOS**

Whisky Grs.	Comportamiento	Alcoholemia Grs. 0/00
15	Normal	0.1
30	Sentido de calor, sociabilidad	0.2
60	Euforia, arrogancia falta de inhibición	0.5
150	Vacilación al caminar, dificultad al hablar, confusión	1.0
240	Retardo sensaciones, descoordinación motora	1.5
300	Irritabilidad, náuseas, falta de control	2.0
500	Estado de estupor	3.0
700	Estado de coma	4.0
900	Parálisis de los centros respiratorios, muerte	6.0

Fuente: citado por NUMBELA 2006

Pensold distingue varias tasas límites según el tipo de conductor y las condiciones en que ha de ejercer la conducción, según los siguientes datos.

En 1960 la Asociación Médica Británica estableció que “una concentración de 50 mg de alcohol en 100 ml sangre mientras se maneja un vehículo automotor es el nivel más alto que debería ser aceptado como seguro para los usuarios de las carreteras”¹⁹

¹⁹ (citado por NUMBELA 2006:46)

Numerosos países informan cifras de 0,05 % COMO Argentina, Australia, Austria, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, Croacia, Finlandia, Francia, Alemania y Portugal, mientras Rusia y Suiza tienen límites legales de 0,02 % y Polonia de 0,03%.

Pocos países tienen legales en cero como la República Checa, Hungría, Malasia, Rumania, Arabia Saudita y Turquía.

En general, el 50% de los países europeos establece cifras de 0,04-0,05%; el 25% de 0.08%; el 14% de 0,02-0,03% y el 11%, de 0-0,01%. En España se establece 0,05% para conductores en general, mientras que para jóvenes o profesionales es de 0,03%.

Se ha demostrado fehacientemente que la reducción de los límites legales de alcoholemia, tiene un impacto en la reducción de la accidentalidad y de sus consecuencias.

La tasa de alcoholemia vigente en la actualidad es la siguiente:

Conductor	tasa en aire	tasa en sangre
General	0,25mg/1	0,5 g/1
Novel	0,15 mg/1	0,3 g/1
Profesional	0,15 mg/1	0,3 g/1

En un hombre de aproximadamente 70 Kg de peso:

Oxidación por el bicromato potasio y posteriormente se titula el exceso de bicromato por la técnica yodo métrica.

Para descubrir a los automovilistas embriagados, la dosificación del alcoholómetro se efectúa en 5 minutos. El aire espirado es recogido en un matraz, después se le hace barbotear en una solución sulfúrica de permanganato potasio hasta virar a castaño. Pasa en seguida a un desecador que retiene el exceso de humedad y posteriormente a otro tubo que contiene ascarita destinada a fijar el CO₂ absorbido, es decir el

volumen de aire alveolar correspondiente. Una simple reglas de tres determina el contenido de alcohol de 1 cc de sangre.

2.3. Trabajo de Campo

2.3.1. Encuesta a estudiantes Universitarios de la Universidad Autónoma Juan Misael Saracho Carrera de Derecho

Una de las causas más comunes en accidentes de tránsito es la conducción de vehículos por personas en estado de ebriedad, ahora bien para el presente trabajo de investigación nos interesa saber si se debiera aplicar sanciones más severas para reducir los accidentes por conductores ebrios.

2.3.2. Universo

La población del estudio está referida a un grupo de 2000 estudiantes universitarios pertenecientes aproximadamente de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma Juan Misael Saracho.

Esta población, cuyos individuos están en un rango de edades de entre 18 y 25 años ha sido considerada relevante respecto al estudio realizado, ya que ellos todos los días tienen que utilizar transporte público y otros para trasladarse de sus viviendas a la universidad y que estar más activos en ese recorrido pueden ver sucesos que ocurren por conducir vehículos en estado de ebriedad.

A este respecto cabe mencionar que la decisión sobre la población a investigar no existen datos previos documentados en investigaciones anteriores, por lo que se puede apreciar que no se hicieron estudios del tema.

2.3.3. Muestra

2.3.3.1. Delimitación

Originalmente el instrumento de medición estaba destinado a ser aplicado a una muestra perteneciente a toda la población estudiantil de la Facultad de derecho de la UAJMS, la cual asciende a dos mil estudiantes aproximadamente.

d) Otros, especifique: _____

4.- ¿En otros países, las sanciones para este tipo de hechos son más duras o más benevolentes que las que aplican las normas bolivianas vigentes?

a) SI

b) NO

2.3.3.3. Procedimiento

El total de hojas de encuesta de esta investigación, aplicadas a la muestra de 150 estudiantes.

La medición se realizó en un total de cinco días, en los cuales, se acudió personalmente a los individuos del universo estudiado, preguntándoles directamente si eran miembros del primer o último semestre de la carrera de derecho de la UAJMS.

En caso de obtener una respuesta satisfactoria, se debía proceder a la aplicación de la encuesta, donde como investigador del tema debía dar una pequeña introducción sobre la razón de la investigación. Sin embargo, debido a que el instrumento utilizado es bastante extenso, y se contaba con poco tiempo para llevar a cabo el total de encuestas, se optó por entregar las encuestas a los individuos de la muestra, la mayor parte de las veces de manera simultánea para varios individuos, para despejar dudas al respecto.

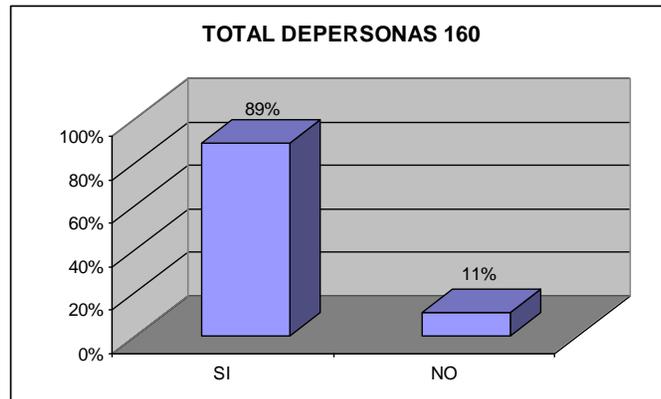
Durante la aplicación del instrumento no se reportaron problemas derivados de la estructura del instrumento, ni de otra índole. Los individuos de la muestra procedían a la solución del mismo en un rango de 3 a 5 minutos, el cual sugiere que el instrumento, aunque extenso, es fácil de comprender, tal y como lo revelan los resultados.

Al término del período de aplicación del instrumento, se ha reunido el total de hojas de encuesta para la transcripción de datos y su posterior interpretación.

2.3.3.4. Resultados del Instrumento de Investigación

Grafico Nro. 1

¿Se puede llamar accidente a un hecho de tránsito provocado por una persona que conduce en estado de ebriedad o que excede los límites de velocidad?

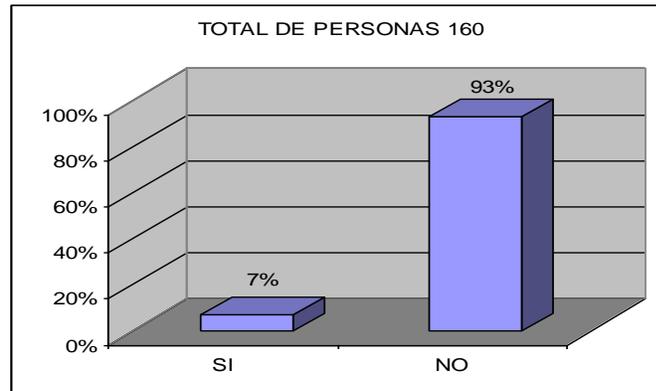


Fuente: Elaboración Propia

Como se puede apreciar en el primer cuadro se puede apreciar claramente se considera como un accidente el al hecho provocado una persona que conduce un vehículo en estado de ebriedad, y a las personas que respondieron no se los pidió que anotaran como lo llamarían y cual debiera ser la sanción, entre las respuesta tenemos, la conducción irresponsable, conducción inconsciente, conducción peligrosa, y en cuanto la sanción establecen que debiera ser para estos conductores más fuertes de las ya previstas ya que las personas que conducen son un peligro para la sociedad en su conjunto.

Grafico Nro. 2

¿Cree usted que el Código Penal sanciona con una pena adecuada de los hechos de este tipo provocados por personas en estado de ebriedad?

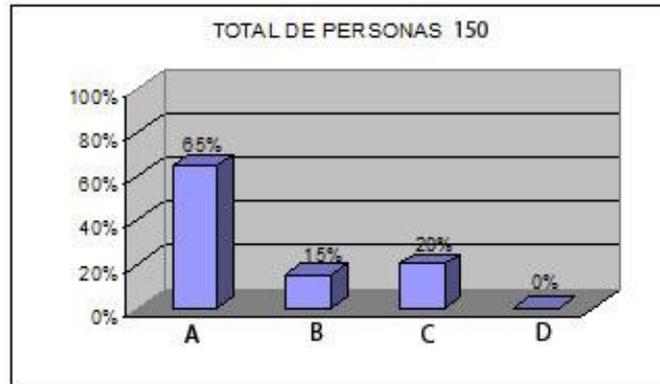


Fuente: Elaboración Propia

El segundo cuadro nos refleja claramente que los estudiantes de derecho que el código penal no sanciona adecuadamente a los hechos ocasionados por los conductores en estado de ebriedad, por lo que estamos muy de acuerdo pues los hechos de tránsito ocasionados en las ciudades van en incremento esto se debe a que las sanciones no son rigurosas solo los accidentes en el transporte de pasajeros a nivel departamental e interdepartamental han reducido por la puesta en vigencia del decreto supremo Nro. 0420.

Grafico Nro. 3

¿Cuál debería ser la sanción adecuada para que no se repitan los hechos de tránsito causado en estado de ebriedad o por exceso de velocidad?



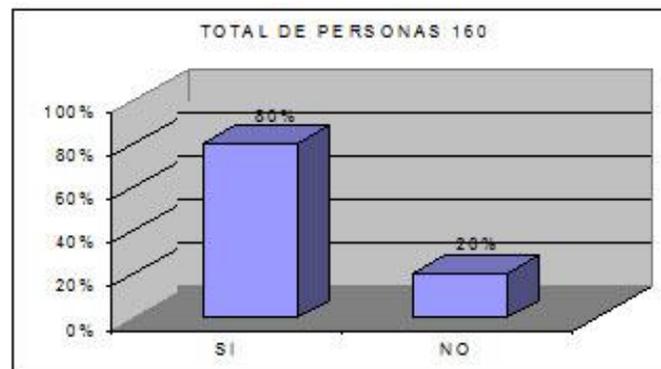
Fuente: Elaboración Propia

Del total de personas encuestadas la mayoría proponen según el grafico la suspensión definitiva a las personas que ocasionan hechos de tránsito en estado de ebriedad.

Y la segunda de que se sancione con penas más largas de privación de libertad a las personas que conducen y ocasionan accidentes de tránsito.

Grafico Nro. 4

¿En otros países, las sanciones para este tipo de hechos son más duras o más benevolentes que las que aplican las normas bolivianas vigentes?



Fuente: Elaboración Propia

Las respuestas son claras más del 80% consideran que las sanciones establecidas para las personas que ocasionan hechos de tránsito en estado de ebriedad son más severas que las previstas en nuestro país.

2.4. Entrevista

El Jefe de la División Accidentes de Tránsito del Organismo Operativo de Tránsito colaboro de buena manera a la entrevista para sustentar el trabajo de tesis planteado.

1.- El estado de ebriedad es un agravante en accidentes de tránsito.

El accidente de tránsito es todo suceso entre uno o más vehículos. De donde resultan daños materiales y lesiones personales. La cuestión bajo efectos de alcohol sería un agravante. (...) no se lo puede considerar accidente de tránsito porque el hecho mismo de conducir en estado de ebriedad se adecuaría a la figura de dolo, ya que la intención y la conducta ya no son culposas. Es decir, la persona ya no puede decir que fue involuntario. No se puede llamar accidente a un hecho producido por el estado de ebriedad y, como dice el código penal manejando bajo efectos de sustancias controladas.

2.- Las sanciones son suficientes para los que ocasionan hechos de tránsito en estado de ebriedad.

No son reales, porque la sanción es solamente hasta cinco años. Habría que aplicar sanciones más duras, que no sean solo los cinco años, porque las personas que conducen en estado de ebriedad se acogen al abreviado y tienen el beneficio de la sustitución a la detención. Entonces, ellos se benefician tanto con las penas máximas y mínimas.

3.- De cuantos años de cárcel debiera ser la sanción

Desde 1998, se han presentado proyectos de Ley de seguridad vial. Se ha pedido a la comisión correspondiente en el Parlamento que se modifique la cuestión sobre homicidios de tránsito. Lastimosamente, la presión de los sindicatos ha hecho que directamente esto esté durmiendo el sueño de los justos. Entonces, las sanciones

deberían endurecerse. Se debería subir los años de privación de libertad, de los cinco años o por lo menos entre 10 y 15 años.

4.- En otros países la figura es de homicidio

Las leyes de otros son más duras, ya que la figura sería la de homicidio y sus penas son más severas.

CAPITULO III

ANALISIS LEGAL Y PROPUESTA SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO BAJO INFLUENCIA DE ALCOHOL

3.1. Análisis Legal y Propuesta sobre Accidentes de Tránsito bajo Influencia de Alcohol

3.1.1. Marco Legal en la Legislación Boliviana

Nuestro Código penal, en lo que respecta a la ebriedad, ha establecido la penalidad como medida coercitiva. Así, en el artículo 261 de la Ley 1768, relativa específicamente a homicidio y lesiones graves y gravísimas en accidentes de tránsito, establece en su parte medular que toda persona que sea sorprendida *in fraganti* conduciendo bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes será castigada con presidio de uno a cinco años y se impondrá, al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un periodo de uno a cinco años.

El Código Nacional de Tránsito, sancionado en 1973 (Ley N° 10135), constituye la norma legal en actual vigencia en Bolivia. Este instrumento está dirigido a regular la circulación pública por las vías terrestres de la Republica. En sus primeros capítulos, brinda una clasificación precisa de vías terrestres y de vehículos, proporciona conceptos y reglas sobre circulación, otorga responsabilidades al Organismo Operativo de Transito (dependiente de la Policía Nacional), reglamenta el tema de la velocidad y señalización, así como aspectos relacionados con derechos y obligaciones de pasajeros, conductores, peatones y carga.

Asimismo, el código hace referencia a la documentación y el sistema de registro de vehículos en sus diferentes tipos. Prevé procesos educativos a partir de la institución policial y reglamenta aspectos relacionados con la enseñanza de conducción vehicular. Por otra parte, clasifica las infracciones de tránsito y establece las sanciones correspondientes.

El código también establece la jurisdicción y competencias, determinando, ante la gravedad de un hecho, su traslado ante el Ministerio Público para su tratamiento correspondiente.¹⁹

¹⁹Bolivia (Código Penal)

Otro instrumento implementado a nivel nacional es el seguro obligatorio para accidentes de Tránsito SOAT establecido en la ley 188/98 y su reglamento Único (Decreto Supremo 27295/03). En él se establece la obligatoriedad de adquirirlo para todo propietario de vehículo automotor, con un capital asegurado máximo ante eventualidades de muerte, incapacidad total permanente y gastos médicos de 2.300 DEG/ Derechos Especiales de Giro, que equivalen aproximadamente a \$us. 3.000.(dólares americanos). Asimismo, las personas obligadas deben contratar el seguro a través de empresas aseguradoras autorizadas y legalmente constituidas en el país.

Dentro de las normas de tránsito tenemos las siguientes con diferencias características:

- Normas decretos Ley N°. 10.135 del 16 de febrero de 1978, Reglamento de Código General del Tránsito tiene por objeto regular el tránsito por las vías terrestres de la República.
- Resolución Suprema N°. 187.444 del 8 de junio de 1978, Reglamento de Código General del Tránsito.
- Decreto Supremo 17.696 de 1980. establece las señales de tránsito obligatorias. El artículo 434 del Reglamento establece la inclusión de la asignatura de tránsito de prevención en los planes oficiales de enseñanza de los niveles básicos e intermedios. Dichos programas deberán ser elaborados por la Dirección General de Tránsito por el Ministerio de Educación y cultura.
- El código de Tránsito se divide en capítulos que se refieren a vías públicas, vehículos, seguridad, circulación de vehículos, motocicletas, motonetas y bicicletas. Establece normas sobre adelantamiento, señales de circulación, giros, prioridades, maniobras prohibidas, cruces, uso de luces y bocina, reglas de circulación del transporte público y distancias entre vehículos. dispone inspecciones, fija velocidades y establece normas de estacionamiento, paradas, señales de tránsito, pasajeros, carga, conductores, requisito para

conducir, derechos y deberes del conductor, servicios públicos y los relativos a placas de identificación de vehículos.

El capítulo XI del Reglamento detalla normas aplicables a los peatones. En relación con las motonetas, prescribe el uso obligatorio de casco y de un dispositivo protector de los ojos. No exige el uso de cascos o material reflectante en las bicicletas. Con respecto a las inspecciones, el Reglamento (Capítulo VI) dispone que las mismas sean periódicas y que se tenga especial cuidado en la revisión de los frenos, dirección y luces. El título III del Reglamento se refiere a los requisitos para obtener licencia de conducir en sus distintas categorías. Para conducir automóviles o vehículos particulares es necesario tener 18 años, presentar certificados médicos que acrediten buenas condiciones de salud y visión normal, ambos otorgados por médicos de la Dirección General de Tránsito. También se debe remitir un certificado de buena conducta y haber cumplido con el ciclo intermedio de educación. Los conductores profesionales, además de cumplir con los requisitos anteriores, deben ser mayores de 21 años.

El capítulo III del mencionado Título reglamenta lo relativo a tribunales examinadores para quienes soliciten licencias. Al respecto, se requiere que los motociclistas y ciclistas aprueben un examen teórico y práctico de manejo, y un examen psicotécnico. El Reglamento regula además lo relativo a los servicios públicos, las autoridades de tránsito, registro de vehículos, faltas, sanciones y normas para aplicar las sanciones el artículo 387 del Reglamento dispone que todo accidente o infracción debe registrarse en la ficha de cada conductor en el Departamento Nacional de Brevets de La Paz, quedando obligadas las jefaturas departamentales de tránsito a elevar el correspondiente parte, el Reglamento regula también la habilitación y funcionamiento de las escuelas de conducción. Ni el Código de Tránsito ni el Reglamento hacen referencia al uso del cinturón de seguridad, al transporte de menores y al uso de teléfonos celulares mientras se conduce.

El artículo 380 del mismo Reglamento establece infracciones y sanciones dispone multas, en caso de reincidencia, e inhabilitación o suspensión definitiva a quienes conduzcan vehículos en estado de embriaguez ocasional, por haber ingerido bebidas alcohólicas o bajo efecto de drogas, narcóticos u otros alucinógenos. Si a consecuencia del estado de embriaguez se causara la muerte o lesiones graves a una persona, se procede a la suspensión definitiva del conductor responsable (inciso 3). Se fija también la multa a los peatones que circulen en la vía pública en manifiesto estado de embriaguez (inciso 18).

El seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) fue creado por la Ley N°. 1.883 de seguros de 1998, reglamentada por el decreto N°. 25.785. EL SOAT cubre supuestos de muerte, incapacidad permanente total, gastos médicos, farmacéuticos y hospitalarios, y se extiende a peatones, pasajeros y conductores hasta el límite fijado. Los automotores deben llevar una calcomanía donde conste que el seguro está actualizado.

El fondo de indemnización SOAT (FISO) se destina a pagar por los siniestros producidos cuando el vehículo causante se fuga, impidiendo su identificación. En caso de que el vehículo involucrado no tenga SOAT o esté vencido, el conductor o su propietario deberán pagar todos los gastos del siniestro, inclusive los de los lesionados o fallecidos que si estén cubiertos por el SOAT hasta límites establecidos. En este caso, las entidades aseguradoras podrán reclamar contra el propietario del vehículo involucrado no asegurado por los montos que hubieran erogado bajo sus respectivas coberturas.²⁰

EL FISO no cubre los supuestos en que el responsable no tenga recursos para responder por los lesionados o fallecidos no cubiertos por el SOAT. No obstante ello, el artículo 36 del Decreto mencionado dispone que todo centro médico, público o privado, está en la obligación ineludible de atender a las víctimas de lesiones de tránsito para los cual deberá tomar los recaudos necesarios. La negativa será

²⁰ Bolivia (artículo 31 del Decreto N° 25.785).

considerada como delito de denegación de auxilio, previsto y sancionado por el Artículo 281 del Código Penal.

Más del 90% de los accidentes de tránsito tiene que ver con la conducta, en unos casos de omisión o negligencia, cuando se deja de cumplir una regla, y en otros por un acto positivo o de comisión, vinculado con la impericia y la imprudencia. Por cada cuatro accidentes que suceden por comisión de conductores o peatones, hay uno que se das por negligencia u omisión. Los accidentes se producen más en las intersecciones de calles y avenidas, provocados por conductores ebrios o aprendices de fangio, y en las carreteras, protagonizados por motoristas irresponsables y sin memoria. Los accidentes más frecuentes en las ciudades, pero se trata de hechos en los que generalmente están comprometidas pocas personas. Los más graves, aunque menores, son los que suceden en carreteras y caminos, como resultado de colisiones o embarrancamientos.

La disposición que regula esta temática en sus diferentes aspectos es el Código de Tránsito y su reglamento, con ámbito de aplicación que abarca todo el territorio de la República y no solamente las ciudades o para lo que acontece en las avenidas o carreteras principales. Los accidentes de tránsito pueden suceder hasta en las zonas rurales, y también allí rige el Código de Tránsito. Las disposiciones de tránsito alcanzan no solamente a conductores y peatones, sino también a los propietarios de vehículos motorizados, pasajeros, ayudantes y cobradores, autoridades policiales y hasta a los que importan, compran y venden vehículos.

Las regulaciones tienen que ver, por ejemplo, con el derecho de vía, la libre circulación, las condiciones de los vehículos, prohibiciones, velocidad, estacionamiento, preferencias, paradas y señales, carga, infracciones, sanciones, accidentes, responsabilidades y sobre los actores del tránsito vehicular. Sin embargo, el problema relacionado con las leyes de circulación es que no son respetadas casi por nadie. Los accidentes ocurren por no acatar las disposiciones por no dar prioridad, por omitir señales, por la imprudencia del peatón o por la impericia del conductor,

por alta velocidad o por conducir ebrio, como se trata de normas que por lo general penalizan, el irrespeto surge por una actitud que tiene dos componentes.

Por un lado, la casi seguridad de que la pena no llegara aunque ocurre el delito y, por el otro, la disposición del infractor a cumplir la pena, si es identificado y sancionado. Sin embargo, como otras leyes, las de tránsito obligan a su cumplimiento por conciencia, porque son normas que procuran prevenir riesgos y accidentes, y por tanto preservan el bien común de los ciudadanos, ya que apuntan a la defensa de la vida propia y de la ajena, la integridad física y el patrimonio.

Para muchos, tal vez la mayoría, el asunto ha sido resuelto con el SOAT. Consideramos que esta percepción es un tremendo error, ya que no se trata de pagar por los muertos y los heridos (algunos ni siquiera quieren hacerlo bien). Porque además, al comenzar cada año se renueva la actitud de aquellos que abogan por primas más bajas, que son los mismos que frenaron sanciones más duras en el Código Penal.

3.1.2. Fases de los Accidentes

A pesar de la rapidez con que sucede, un accidente de tránsito no se presenta forma instantánea. El siniestro es el resultado de un conjunto de hechos que acontecen en un lapso más o menos corto, los cuales conforman su evolución. Durante el transcurso de esas situaciones, los elementos que intervienen en el accidente se van encontrando sucesivamente en una serie de posiciones correlativas, hasta que se presenta el fatal resultado.

El tiempo y el espacio son dos aspectos que están íntimamente ligados con la evolución del siniestro. El tiempo puede ser analizado considerando los “instantes” que comprenden aquellos segundos o fracciones de estos previos al accidente. El espacio lo componen aquellas zonas en las que se presentan los hechos, dentro de las cuales se definen puntos en los que suceden acciones concretas. Así, las distintas posiciones de los vehículos o peatones participantes en la evolución del siniestro se

definen por un instante y un punto. La unión de varias posiciones constituye una fase del siniestro.

En los accidentes de tránsito se presentan tres fases: la de percepción, la de decisión y la de conflicto. La primera de estas fases sucede en una zona más o menos amplia, que puede o no coincidir con las zonas de las fases siguientes. La fase de decisión sigue inmediatamente a la de percepción, aunque hay ocasiones en las que no procede a la de conflicto. Por último, la fase de conflicto es la única que puede presentarse sin que previamente hayan sucedido las dos anteriores.

3.1.2.1. Fase de Percepción

Como se expuso anteriormente, una fase de accidente de tránsito se compone de varias posiciones, las cuales están constituidas por puntos y momentos, la fase de percepción se compone básicamente de dos posiciones, las cuales comprenden los puntos de percepción posible y de percepción real. Estos se ubican dentro de la denominada área de percepción.

El punto de percepción posible es aquel en el cual el conductor debe percatarse de que una circunstancia anómala se presenta y que la misma puede provocar un accidente. Este punto se ubica en un lugar tal que un conductor que viaja a la velocidad de diseño puede reconocer la situación que está dando.

El punto de percepción real es aquel en el cual el conductor se da por enterado de que tiene ante sí circunstancias desfavorables que puede desencadenar un siniestro. Es claro que el punto de percepción posible es meramente teórico, mientras que el percepción real es objetivo.

3.2. Fase de Decisión

Una vez que el conductor tiene una percepción consciente o inconsciente del peligro que se presenta se produce una fase de decisión en la cual se determina qué acción se debe emprender para hacer frente a esta situación.

El punto en el cual se define la acción evasiva por emprender es el punto de decisión, y el punto de iniciación de la acción evasiva es aquel en el que se emprende la

determinación tomada. Aunque los dos anteriores puntos son diferentes, pueden considerarse coincidentes, principalmente por la imposibilidad práctica de diferenciarlos.

La acción que ejecuta el conductor para evitar el accidente se conoce como acción evasiva y se realiza en un espacio denominado área de acción. En realidad, esta área comienza en el teórico punto en el que el conductor puede iniciar con comodidad una acción que lo lleve a evadir el peligro que se presenta.

El punto de decisión se encuentra siempre dentro del área de acción y los puntos de percepción posible y real también pueden hallarse dentro de la misma. En este último caso, el conductor estará en desventaja para evitar el siniestro.

3.3. Fase de Conflicto

El último periodo de la evolución del accidente es la fase de conflicto. Se produce en el área del mismo nombre, la cual comprende el espacio en el que se desarrolla la posibilidad del siniestro.

El punto de conflicto es aquel en el que el accidente se consuma y corresponde a la posición de máximo efecto. Se encuentra siempre localizado dentro del área del mismo nombre. No obstante esta situación, en los accidentes que se producen como consecuencia de otro, o con el fin de evitar el primero (accidentes reflejos), el área de conflicto del principal será una, mientras que el punto de conflicto real puede estar situado fuera de aquélla.

Una vez que el siniestro se produce en punto de conflicto, los vehículos, objetos o personas implicados en el percance no quedan instantáneamente inmóviles, sino que sobre ellos continúan actuando las fuerzas de reacción e, incluso, algunas que se derivan de dicha acción. La posición final es aquella que adoptan los vehículos y objetos cuando llegan a la inmovilidad.

3.4. Luego de la Etapa de Conflicto

Como ya fue indicado, el accidente se produce en un periodo de tiempo mínimo. Varios de los elementos señalados anteriormente quedan marcados con signos

indudables, mientras que otros pueden deducirse por medio de las características fijas que presenta el siniestro.

La realización, en oficina, de un croquis o esquema de las áreas, puntos y posiciones servirá al estudioso para hacer deducciones sobre el percance. Por medio de esto y otras pruebas que se practiquen, habrá posibilidad de ubicar los puntos anteriormente enunciados. De esta manera, se podrá deducir cuáles fueron las posibles causas del accidente y relacionarlas con las de otros acaecidos en el mismo lugar o zona. Con esto posiblemente se determinen los factores comunes de los siniestros de esa localización, lo cual servirá para tomar las resoluciones tendientes a evitar que lo sucesivo se repita los accidentes en dicho sitio o tramo de vía.

3.4.1. Levantamiento de Información en el Sitio

La base del estudio de los accidentes de tránsito radica en la información que se registra al respecto. Los datos que se excluyen en el registro deben ser los necesarios para que el estudioso y las autoridades judiciales se formen una idea clara de la manera ñeque se produjo el percance. El tipo de vehículo implicado, clase de vía, pendiente de ésta, distancia de visibilidad, obstáculos presentes, señalización vial, estado de la calzada, ancho de la vía, amplitud de los carriles, ancho y estados de los espaldones , ubicación y estado de lámparas de alumbrado público, condiciones climatéricas, huellas de frenado, indicios de derrape, ubicación de trozos de vidrio, posible maniobra realizada por los conductores, indicios de pintura ajena a la del vehículo en su carrocería, detalle de daños, datos personales de los conductores, día, hora y cualquier otro detalle que se considere necesario debe ser consignado en el informe.

Un croquis detallado de la posición final que adoptan los vehículos y objetos cuando llegan a la inmovilidad es fundamental. Debe ser realizado por personal técnico que conozca los fundamentos del dibujo gráfico y la topografía. Cuanto más calificado sea dicho personal, mejor información se obtendrá, con los consecuentes beneficios para los posteriores estudios de seguridad vial.

Una narración de cómo ocurrió el accidente igualmente es beneficiosa para que, al conjuntar todos los detalles antes mencionados, se obtenga una idea bastante cercana a la realidad de cómo ocurrió éste.

3.4.2. Ordenamiento de la Información

Un buen sistema de información es fundamental para emprender programas de seguridad vial, ya que permite conocer la magnitud y características del problema, con lo cual es posible valorar la eficiencia de las medidas que se ejecuten para contrarrestarlo. El registro de accidentes se inicia con el informe que levanta la autoridad competente en el lugar de los hechos. Esa información debe acumularse en una oficina central, en donde se debe hacer una evaluación de la misma por parte de ingenieros o personal especializado.

Tradicionalmente, en distintas partes del orbe se han practicado varias formas de ordenar la información. Estas son archivos cronológicos (por fecha de accidente), archivos alfabéticos (por nombre del conductor), por algún sistema de numeración seriada o una combinación de estos métodos. Sin embargo, los métodos más recomendables son los que fundamentan en el ordenamiento por ubicación del accidente.

La disposición de la información por localización del percance permite determinar de un modo práctico cuáles son los puntos o tramos de una vía que presentan mayor incidencia de los accidentes. De esta manera, el estudioso podrá establecer correlaciones entre los siniestro que ocurren en un determinado sitio y formular las medidas necesarias para disminuir la repetición frecuente de percances en ese lugar.

Acumular la información en forma general no es recomendable, ya que con esto las características que presentan los accidentes en un determinado punto, vía o región se esconden en un gran número de datos. Es absurdo pensar que se va a resolver el problema aplicando las mismas medidas en todo un país. Cada punto, cada vía, cada región presenta características propias y es necesario aplicar soluciones de acuerdo con éstas.

Con el advenimiento de los sistemas de procesamiento electrónico de datos, se ha abierto una puerta que permite el ordenamiento y estudio de la información de manera eficiente. Este recurso hay que explorarlo debidamente, ya que los beneficios que por medio del mismo se pueden obtener son grandes.

3.5. Factores que Influyen en los Accidentes de Tránsito

Existe una cantidad bastante grande factores que, aparte de la habilidad, condición anímica y física de los conductores, desempeñan un papel preponderante en los accidentes de tránsito. Entre los más comunes se encuentran el estado y condiciones de humedad del pavimento, estado general de la vía, ingestión de alcohol en los conductores, iluminación de la vía, hora, día de la semana, distancia de visibilidad, velocidad de diseño y velocidad de tránsito.

3.5.1. Estado del pavimento

Las condiciones en que se encuentre la vía pueden tener mucha influencia en el problema de los accidentes de tránsito. El estado de la superficie de vedamiento repercute directamente sobre la “ distancia de frenado”, ésta es el espacio que recorre el vehículo después de que el conductor aplica el freno.

Cuando una vía presenta un alto tránsito diario, su pavimento está sometido a un efecto de pulimento importante por efecto de la constante fricción entre éste y las llantas de los vehículos. Dicho problema se acentúa si una parte significativa de este tránsito lo constituyen autobuses y vehículos pesados. Los mismos, por medio de sus continuas paradas y puestas en marcha, hacen que las zonas de la superficie de rodamiento en que se realizan tales maniobras pierdan rigurosidad con mayor rapidez que otras partes de la vía. En esos lugares, el pavimento presenta un elevado pulimentos, por consiguiente, un coeficiente de razonamiento bajo. Esta situación hace que ahí la distancia necesaria para frenar la marcha de un vehículo sea mayor que en otros sectores o punto de la vía que no están sometidos a ese tránsito pesado y sus maniobras.

Merece mucha atención el hecho de que el coeficiente de razonamiento para un pavimento húmedo no es el mismo que para una superficie de rodamiento seca.

Éste alcanza cifras aproximadamente en unos 40% menores. Con la calzada húmeda, la “distancia de frenado” se incrementa.

Al observar la superficie de una vía, la misma pareciera que es plana. Si la observación se hace con detenimiento, se nota que ésta debe presentar una leve inclinación del centro hacia los márgenes. Dicha inclinación se denomina el “bombeo” de la vía. Drenaje ineficiente y bombeo inadecuado propician la formación de una película de agua sobre el pavimento, con lo cual se presenta el fenómeno de hidroplaneo que puede hacer que la distancia necesaria para frenar un vehículo, bajo esas circunstancias, aumente considerablemente con respecto a la condición de pavimento seco para una misma velocidad.

Para el área metropolitana de nuestro país, las estadísticas meteorológicas indican que, en promedio, durante un 6% del tiempo del año se presentan aguaceros cuya duración es superior a 45 minutos y a la vez su intensidad sobrepasa o se aproxima a un milímetro en los primeros 10 minutos de precipitación. Estos aguaceros son los que dan la condición de pavimento húmedo a la calzada. Lo anterior implica que el 94% del año se presenta la condición de pavimento seco.

De acuerdo con el registro de accidentes, un promedio del 18% de los mismos ocurre con la condición de pavimento húmedo y un 82%, con el pavimento seco.

Esto significa que, durante los periodos de lluvia, la incidencia de percances se incrementa en más de un 250%. Lo anterior refleja que realmente la disminución del coeficiente de razonamiento por acción de la lluvia juntamente con el fenómeno de hidroplaneo (el vehículo se desplaza sobre una película de agua y pierde contacto normal con el pavimento) afectan la normal actividad del manejo y los conductores necesitan mayor distancia para detener sus vehículos para detener sus vehículos o mayores radios para girar.

3.5.2. Ingestión de Alcohol en los Conductores

La presencia del alcohol en la sangre de los conductores es un aspecto de relevancia en el análisis de los accidentes de tránsito. Una persona que maneja un vehículo después de haber ingerido bebidas alcohólicas ve disminuidas sus capacidades para la conducción, lo cual la ubica en clara desventaja ante la presencia de una situación peligrosa. Lo más grave es que esa persona, por la razón antes anotada, puede constituirse, en cualquier momento, en el causante de una situación de peligro para conductores que viajan libres de los efectos del alcohol.

En nuestro país, la idiosincrasia de los conductores es tal que éstos consideran ser muy solventes dentro de la actividad del manejo. El aspecto de la conducción después de haber ingerido bebidas alcohólicas no escapa a esa situación. No es extraño ver como al finalizar actividades sociales, hay personas que, luego de haber ingerido licor, manifiestan estar aptas para conducir un vehículo de regreso a su casa. Pruebas realizadas a gente que ha ingerido licor y que se considera en óptimas condiciones para desempeñar la función del manejo demuestran que, realmente, se presenta una clara disminución de su destreza para conducir. El alcohol produce un aumento en el tiempo de las fases de percepción y de decisión y además reduce la facultad de diferenciar la magnitud de los distintos estímulos que se presentan en la actividad del manejo.

Generalmente es en altas horas de la noche cuando las actividades sociales en salones de baile, discotecas, bares y otros centros llegan a su fin. Esto coincide con el lapso de menor tránsito y vías descongestionadas, por lo que los conductores que previenen de esos lugares prácticamente tienen a su disposición las calles. El reducido número de accidentes en los que por lo menos un conductor ha estado bajo los efectos del alcohol es consecuente con lo anterior. Para el área metropolitana de nuestro país, menos del 9% de los percances tiene al menos implicado reportado con muestras de estar bajo los efectos del alcohol.

3.5.3. Iluminación de las Vías

La iluminación de las vías merece especial atención en el tránsito vehicular. Cuando la densidad de vehículos es alta, este aspecto adquiere mayor importancia y se constituye en un factor muy influyente en la seguridad de la vía. Acciones ejecutadas en otros países, para dotar las vías de un buen sistema de alumbrado, han demostrado que es posible, con esto, reducir hasta un 30% la incidencia nocturna de accidentes.

Hay varios criterios técnicos que son usados para evaluar la calidad del alumbrado, desde el punto de vista de la seguridad en el manejo. Entre los más importantes tenemos la eficiencia de la geometría de la instalación para la orientación visual, apariencia y rendimiento en color, nivel de luminancia y uniformidad del patrón de luminancia.

El criterio de eficiencia de la geometría de la instalación para la orientación visual consiste en ubicar la infraestructura y sus luminarias, de tal manera que transmitan al usuario una imagen que le ayude a identificar el curso de la vía.

El criterio de apariencia y rendimiento en color es algo que remite al tipo de luminaria que se empleará. Esto por cuanto los fabricantes ofrecen lámparas para alumbrado público que difieren en la composición espectral de la luz que emiten, con lo cual su apariencia de color y rendimiento de color son también distintos. Todo esto influye en el conductor en aspectos tan importantes como la distancia de visibilidad, agudeza visual, rapidez de percepción, deslumbramiento molesto, recuperación al deslumbramiento y capacidad de distinguir los colores. Así es como, para iluminar una carretera, se recomienda emplear un tipo de luminaria diferente al de una vía urbana.

El criterio de nivel de luminancia consiste en proveer a la vía de luz suficiente para que los conductores tengan seguridad de percepción.

La uniformidad del patrón de luminancia es la distribución de la luz, de tal manera que el contraste luz – sombra sea lo más posible. Esto es que no haya puntos. Muy bien iluminados y puntos oscuros en la vía, sino una adecuada distribución de la luz.

En nuestro país, los organismos encargados de suministrar el servicio de alumbrado público no consideran criterio alguno de seguridad en el tránsito vehicular en la instalación de dicho servicio. Por esta razón, existen deficiencias en el sistema de iluminación, desde el punto de vista de seguridad en el tránsito. Esto aumenta la peligrosidad de conducir en horas de la noche. Proporcionalmente al número de vehículos que transitan por la noche con respecto al día, los estudios demuestran que la incidencia de percances nocturnos es un 30% superior a la diurna a pesar de que en horas de la noche los conductores disponen de vías descongestionadas.

3.6. El peritaje en los Accidentes de Tránsito

En el terreno de la accidentología es preciso recurrir al auxilio de un experto y, según los magistrados, ese papel debe ser desempeñado por el perito. Sin embargo, resulta fundamental establecer quien es perito y quien no lo es, ya que se puede optar por profesionales que de vez en cuando se desenvuelven como peritos o por peritos profesionales abocados exclusivamente a la evaluación de siniestros. Estrategias dialoga con Norberto Fauroux, experto en criminalística ²¹ y docente en la universidad de Buenos Aires, Moron y Belgrano. Fauroux tiene una visión crítica sobre el status profesional de los peritos argentinos:

En todos los campos existen audaces, pero en el ámbito de la criminalística y particularmente en accidentología, la improvisación y la falta de capacitación apropiada pueden costar caro.

Es frecuente observar como algunos profesionales y otros que ni siquiera lo son, sin pudor y con una osadía digna de mejor causa, se autodenominan accidentólogos, sin haber cursado jamás una asignatura específica, una carrera y menos un postgrado.

¿Quiénes están capacitados para realizar una pericia?

En un hecho pericial pueden intervenir peritos oficiales, peritos de lista u oficio o perito de parte, también llamados consultores técnicos. Los primeros son aquellos

²¹ (profesor de Investigación Accidentológica en el centro de criminalista de la Policía Bonaerense)

propios de los tribunales o de institución policial, los segundos aquellos que se suscriben regularmente en las cámaras de cada fuero para ser sorteado y luego seleccionados y, los últimos, aquellos que son designados a costas de las partes.

¿Cuáles son las principales pruebas que debe recoger el perito en un accidente de tránsito?

Existe una diligencia muy importante que o pueden ser oficial o bien protocolizarse notarialmente: la vista ocular, también conocida como reconstrucción, la cual debe ser relevada objetivamente y de manera tan precisa y confiable como si se tratara de un escribano público. Dicha inspección debe complementarse con los métodos de ilustración apropiados, como la planimetría a escala, es decir, la descripción gráfica en el plano, o la altimetría, la descripción grafica en el corte transversal o longitudinal de la vía, ruta o camino. También es importante coordinar estas pruebas con fotografías. Podría decirse que una pericia sin ilustración es una pericia renga.

¿Qué papel juega la interpretación del perito?

La interpretación del perito de aquello que surja de una inspección ocular o una reconstrucción posterior es tares del perito. Tanto en criminalística como en accidentología, se habla de trabajar con testigos mudos que no mienten, pero que requieren de un intérprete. Se trata de pruebas como las huellas o los contactos, que necesitan de un intérprete que las haga hablar.

¿Cómo se establece la culpabilidad del conductor?

Los elementos a tener en cuenta en una pericia son muy variados. Desde la huellas de frenado, hasta el nivel de destrucción, las deformaciones reflejas, la recolección de restos, como el barro seco o húmedo y el desprendimiento de piezas, son datos que contribuyen a determinar el sentido y la velocidad de cada uno de los móviles que protagonizan un accidente. En base a esto resulta factible llegar a la definición crucial de “embestidor” y de “embestido físico mecánico”, los cuales no pueden ser prejuzgados por el perito aun cuando exista una presunción legalmente establecida. Se dice que los peritos somos los ojos y oídos del juez, en cierta forma, la premisa

resulta verdadera. Su función es la de proveer todas las herramientas para que el juez atribuya las responsabilidades penales o civiles.

3.7. Investigación del Accidente de Tránsito

En la fase de investigación de un accidente de tránsito bajo los efectos del alcohol, el oficial de tránsito que atiende el caso tiene que constatar si el conductor del vehículo presenta signos de haber ingerido alguna bebida alcohólica, por medio del aliento o por medio de un movimiento psicomotriz. Posteriormente se realiza la toma de muestra de sangre para realizar la alcoholemia respectiva y así determinar si el autor del hecho estaba bajo los efectos del alcohol para así someterlo al proceso penal respectivo.

3.8. Proceso Penal Actual

El proceso penal en los accidentes de tránsito en los cuales se produjere la muerte o lesión de una persona estando el autor bajo los efectos de alcohol normalmente se evita por medio de la transacción con la otra parte; así se evita a juicio o se somete a un procedimiento abreviado, el cual favorece al autor del hecho de tránsito, logrando así que éste no cumpla con la pena establecida en el artículo 261 del Código Penal.

3.8.1. La Sanción Impuesta para los Accidentes de Tránsito y Fundamentación de los Fines de la Pena en nuestro Sistema Penal actual

la sanción, existe porque es necesario sostener valores que garanticen el buen funcionamiento social de un País; estas deben estar sometidas a valorización en cuanto a su naturaleza y gravedad. Se denomina sanción a la consecuencia o efecto de una conducta infraccionar de una norma jurídica (ley o reglamento) Dependiendo del tipo de norma incumplida o violada, podemos estar presencia de sanciones penales o penas, civiles y sanciones administrativas.

Se llama sanción al acto formal mediante el cual el jefe de estado confirma una ley o un estatuto. Es por ello que el artículo 261 de nuestro Código Penal, para los hechos de tránsito bajo el influjo de alcohol establece: “El que resultare culpable de la muerte

o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado será sancionado con reclusión de uno a tres años.²²

Así, si el hecho se produjera estando el autor bajo dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno a cinco años y se impondrá, al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un periodo de uno a cinco años.

La pena es el medio con que cuenta el **Estado** para reaccionar frente al **delito**, expresándose como la "restricción de derechos del responsable".

El Código Penal Boliviano vigente, en su Artículo 25, referente a la sanción, dice que ésta comprende las penas y las medidas de seguridad, y tiene como fines, la enmienda y readaptación social del delincuente y, por otra, una función preventiva de carácter general y especial.

Penas Principales: penas privativas de libertad

Presidio que se aplicara a los delitos que revisan mayor gravedad y tendrá una duración de 1 a 30 años. En los de concurso el máximo no podrá exceder de los treinta años

Reclusión se aplicará a los delitos de menor gravedad su duración será de un mes a ocho años

Ley de Ejecución Penal y Supervisión en el Artículo 3 de la Ley de Ejecución Penal y Supervisión establece la finalidad de la pena y nos dice que:

"La pena tiene por finalidad proteger a la sociedad contra el delito y lograr la enmienda, readaptación y reinserción social del condenado a través de una cabal comprensión y respeto de la ley."

²² BOLIVIA (Código Penal y Ley de Ejecución Penal y Supervisión)

El Artículo 178 de la Ley de Ejecución establece que el tratamiento penitenciario tendrá como finalidad la readaptación social del condenado - vemos el fin de la resocialización plasmado en la ley -, a través de un Programa Progresivo, individualizado y de grupo, cuyos componentes principales son la psicoterapia, educación, trabajo, actividades culturales, recreativas, deportivas y el fortalecimiento de las relaciones familiares.

Lo mencionado precedentemente, nos lleva a distinguir de manera ineludible en este sentido, el fundamento o causa generadora de la pena, es un delito ya cometido, o que probablemente se cometa; de esta forma, la pena se presenta como un efecto, es decir como una consecuencia del delito. En cuanto a la esencia de la pena, ésta consiste en la “disminución o privación de un bien jurídico”, de ahí que la pena clásicamente se concibe como un mal que supone sufrimiento.

En este capítulo el código de Transito hace una clasificación de las infracciones: de primer grado, de segundo grado y de tercer grado. A estas se le aplica determinadas sanciones, las cuales están también inmersas en el Código; sobre estas sanciones están los delitos, las infracciones, el arresto, la inhabilitación y las multas.

En lo que se refiere a los accidentes de tránsito, el código explica cuándo es un accidente doloso, culposo o fortuito, y lo que se debe hacer en caso de ver un accidente, el auxilio. Es responsabilidad del autor pagar los daños ocasionados, y responsabilidad colectiva del peatón y conductor el tratar de evitar los accidentes.

Trata también del embargo y secuestro de vehículos los cuales serán por autoridad competente (jueces); crea también los juzgados de transito los cuales tienen jurisdicción en todo el territorio nacional y en especial en cada jefatura de policía. Su trabajo es resolver los trámites de infracciones y contravenciones de tránsito. En este sentido, establece que la prescripción de la denuncia es de treinta días.

3.9. Análisis de la Propuesta

¿Cuál es la sanción contra el conductor ebrio homicida de aquellas personas y/o persona que no tuvieron ninguna culpa? Según el Código penal, son tres años; con la agravante de las bebidas, cinco años; con buen comportamiento, se puede pedir libertad condicional después del primer año. Con sanciones de este tipo, ¿no es mejor transar con el homicida algún resarcimiento económico? De hecho, en la experiencia actual se transa con los familiares de las víctimas.

El Ministerio Público y el comando departamental de la Policía coinciden en cuestionar las sanciones penales que se aplican contra los conductores ebrios involucrados en accidentes de tránsito, seguidos de muerte, y las califican de leves y benévolas.

En mi opinión, los conductores que provocan accidentes por embriaguez reciben penas muy leves, porque los hechos son considerados como culposos y no dolosos. Consideramos que esto responde a la política de flexibilización de los hechos punibles, que el Código penal, en actual vigencia, sanciona.

La doctrina y la jurisprudencia consideran que cualquier accidente de tránsito es un hecho “no deseado”, pero en el tema específico de la gente que consume bebidas alcohólicas y luego irresponsablemente conduce y ciega la vida de personas inocentes, que dejan familia y todo en este mundo, tendría que darse otro tratamiento. No existe la posibilidad siquiera de buscarle agravantes y de hacer que el delito se convierta en un hecho doloso.

Las sanciones en determinados casos son demasiados leves y benévolos, porque es lo mismo romper una pierna en un accidente de tránsito, con una lesión de 60 días de impedimento, que matara 50 personas.

La ley, al respecto, señala: “(...) el que matare o causare lesiones o la muerte de uno y/o más personas será sancionado de uno a tres años”²³

La única agravante en estos casos es el estado de ebriedad o bajo efecto de droga, que es de uno a cinco años de pena.

²³Bolivia (Código Penal)

En nuestra reflexión, los conductores que provocan accidentes por embriaguez deberían ser considerados como hechos dolosos” porque el dolo viene del acto de embriagarse sabiendo que la persona tiene que conducir”. Sin embargo el Código Penal señala que el hecho es culposo. En consecuencia, la norma es benéfica con la persona que delinque.

A su vez, el Código de Transito, en el artículo 97 (embriaguez) establece: “Es terminantemente prohibido conducir vehículo bajo el efecto de drogas u otros intoxicantes, en estado de embriaguez o cuando las condiciones de salud físico mentales no permitan la normal y segura conducción”. Este artículo concuerda con el artículo 140 del mismo cuerpo legal (infracciones de primer grado, mum. 2.-): “conducir vehículos en estado de embriaguez” y con el artículo 380 núm. 3 del Reglamento del Código Nacional de Tránsito, que establece las sanciones por conducir vehículos en estado de embriaguez o bajo la dependencia de drogas, con una sanción pecuniaria e inhabilitación definitiva para conducir.

Se puede encontrar discordancia entre ambos códigos, porque, si bien el código penal establece reclusión de 1 a 5 años e inhabilitación de 1 a 5 años para conducir, el Código de Transito establece inhabilitación definitiva. Por otro lado, el código Penal en el artículo 261, establece en la parte pertinente que quien resultare culpa de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas al conducir bajo efectos del alcohol o las drogas, será sancionado con pena de reclusión de 1 a 5 años, sin embargo, la sanción establecida para el homicidio es la de presidio de 5 a 20 años. Por su parte, el artículo 271, referido a lesiones graves o leves, establece reclusión de 12 a 5 años. Finalmente, el artículo 270, sobre lesiones gravísimas, establece como la pena la reclusión de 2 a 8 años. Entonces, se evidencia discordancia entre los artículos mencionados, ya que en materia de responsabilidades penales y accidentología la condición de vehículos bajo efectos de intoxicación es una agravante y no así una atenuante para establecer la pena. No podría hablarse de

accidente de tránsito si la persona que conduce un vehículo se encuentra en estado de ebriedad.

En consecuencia, en atención de lo precedente y con las prerrogativas del caso, pretendemos la prolongación de la pena prescrita de uno a cinco años a una pena mucho más ejemplarizadora, de uno a diez años, y según la agravante, la suspensión definitiva de la licencia de conducir.

Con respecto a la suspensión definitiva se aplica en nuestro país por un decreto supremo a los choferes del auto transporte departamental e interdepartamental de pasajeros aprobado en la gestión 2010

3.10. Decreto Supremo 0420

Este decreto fue lanzado en el mes de febrero del presente año con el objeto de disminuir los accidentes constantes que ocurren en las carreteras de nuestro país ocasionados por vehículos del transporte departamental e interdepartamental de pasajeros.

Además que este decreto surge a raíz de la irresponsabilidad de algunos ciudadanos que conducen transporte público y creen que están llevando hortalizas y no personas humanas, y como es de costumbre y tradición, se llevan coca, y alguna bebida espirituosa para no dormirse “disque”. Si fuese así, todos los conductores de los países altamente desarrollados también lo harían, pero la realidad es otra.

El decreto supremo 0420 tiene como objeto implementar mecanismos de control para garantizar la seguridad vial del transporte de pasajeros y disminuir los riesgos de accidentes mediante la implantación de sanciones para los conductores y empresas departamental e interdepartamental de transporte de pasajeros.

Los mecanismos de control implantado en este decreto son la corresponsabilidad que debe haber entre operadores, los propietarios y conductores para que ningún chofer pueda conducir en estado de ebriedad y pueda ocasionar accidentes.

La institución en controlar será el Organismo Operativo de Tránsito quien deberá realizar controles en trancas, controles durante el viaje, realizar pruebas de

alcoholemia, y hacer cumplir la prohibición de venta de bebidas alcohólica a choferes en paradas y trancas.

Entre las infracciones que contiene este decreto son:

Infracciones	Sujetos y Sanciones		
	Operador	Propietario del Bus	Conductor
Conducción en estado de embriaguez, establecida según normativa vigente, que provoque accidente.	Primera vez, suspensión de operaciones por treinta (30) días calendario. Segunda vez, revocatoria de las tarjetas de operación.	Primera vez, suspensión de las operaciones de su vehículo por un (1) año. Segunda vez, suspensión definitiva de las operaciones de su vehículo.	Revocatoria definitiva de su Licencia de conducir.
Conducción en estado de embriaguez, establecida según normativa vigente.	Primera vez, suspensión de operaciones por un (1) día. Segunda vez, suspensión de operaciones por diez (10) días calendario. Tercera vez, suspensión de operaciones por treinta (30) días calendario.	Primera vez, suspensión de operaciones por treinta (30) días calendario. Segunda vez, suspensión de operaciones por un (1) año. Tercera vez, suspensión definitiva de operaciones.	Revocatoria definitiva de su Licencia de conducir.

Fuente.: Bolivia Decreto Supremo 0420, 2010

Se consideran también infracciones las siguientes:

- a) Incumplir los horarios programados de salida de terminal.
- b) Transportar equipaje y/o carga en los asientos desocupados del bus.
- c) Transportar pasajeros en los pasillos, buzones y cabina del bus.
- d) Realizar paradas no programadas o desviar el vehículo de su recorrido oficial o abandonarlo en plena carretera.
- e) Invasión de carril.
- f) Incurrir en negligencia en la verificación y aplicación de las normas técnicas y/o condiciones de seguridad en la prestación del servicio de transporte automotor público terrestre de pasajeros.
- g) Otras establecidas por la ATT y el Organismo Operativo de Tránsito.

Las sanciones a estas infracciones serán establecidas mediante reglamentación de la ATT y del Organismo Operativo de Tránsito.

3.11.Legislación Comparada

Todos los países de la región cuentan con cuerpos normativos integrales que regulan lo relativo al tránsito vehicular. En general, ellos se dividen en títulos y capítulos, incluyen un glosario de términos y tratan sobre reglas generales de tránsito, requisitos para obtener licencias de conducir,, medidas de seguridad, normas de circulación para peatones, automotores, motonetas, bicicletas y vehículos de tracción a sangre, registro automotor, señales de tránsito; asimismo, establecen infracciones y sanciones. Es por ello que veremos la situación de algunos países y sus normas.

3.11.1. Argentina

La Ley 24.449 sobre el consumo de alcohol y otros estupefacientes establece impedimentos y prohibiciones para conducir bajo el efecto de sustancias de intoxicación alcohólica o habiendo ingerido estupefacientes o ciertos medicamentos.

El artículo 73 establece un control preventivo para determinar si el conductor se encuentra en estado de intoxicación. La Policía Federal y la provincial están a cargo de realizar la prueba de alcoholemia. Las leyes provinciales y nacionales de tránsito disponen de quien se niegue a dicha prueba se presume alcoholizado y se le pueden aplicar las sanciones correspondientes. Este hecho constituye una falta muy grave.

El artículo 68 de la Ley 24.449 dispone que todo automotor, acoplado o semiacoplado, debe estar cubierto por un seguro obligatorio de daños eventuales causados a terceros, transportados o no. Igualmente, resulta obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rigen para los automotores. En todos los casos, el titular del vehículo deberá circular con el recibo oficial extendido por la compañía aseguradora a fines de constatar la vigencia del mismo. La póliza del seguro obligatorio debe abarcar responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados, hasta los límites establecidos (Resoluciones NROS. 21.999 Y 24.833 DE LA Superintendencia de Seguro de la Nación).

Si el siniestro es causado por un vehículo no asegurado, el conductor o el propietario son responsables solidarios por los daños. Si ellos carecen de recursos o no se identifica al vehículo causante del accidente, la víctima no recibe resarcimiento alguno. Puede, sin embargo, recibir asistencia médica de su propio seguro según la cobertura con que cuente o recurrir a los servicios de los hospitales públicos. No se considera los recursos para casos de siniestro ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida.

3.11.2. Perú

El Código Penal Peruano, establece:

Artículo 111.- Homicidio culposo. El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas”.

La pena privativa de libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al Art. 36 incisos 4), 6) y 7), cuando el

agente haya estado conduciendo un vehículo motorizado bajo el efecto de estupefacientes o en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0,5 gramos- litro, o cuando sean varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulta de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

La pena será mayor de cuatro años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria y cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, la pena será no mayor de seis años.

3.11.3. Chile

La legislación chilena sobre la conducción en estado de ebriedad suscribe: “ninguna persona podrá conducir un vehículo cuando se encuentre en condiciones físicas deficientes o bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes”.²⁴

El cuerpo de carabineros está a cargo de realizar pruebas para comprobar el consumo de alcohol. Si la prueba de alcoholemia marca entre 0.5 gr/1 y 0,99 gr/1 de sangre, se considera que es una infracción gravísima a la Ley de Tránsito. Esta infracción se sanciona con una multa y la suspensión de la licencia de conducir por un periodo de 10 a 90 días.

El Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP) es necesario para obtener o renovar el permiso de circulación de todos los vehículos. Cubre supuestos de muerte, daños a las personas (conductores, acompañantes y peatones) y atención médica hasta los límites fijados. No cubre ningún daño ocasionado al vehículo y procede independientemente de la culpa del conductor.

El SOAP está regulado por la Ley N° 18.490 de 1986 y la 10 “lesiones no intencionales” circular N° 1.462 de la superintendencia de Valores y Seguros, de 1999.²⁰ cuando el autor del hecho se da a la fuga y no es identificado, el cobro del seguro no procede. En caso de falta de seguro o póliza vencida, el propietario o conductor es responsable personalmente del pago de las indemnizaciones que puedan

²⁴ (Código Penal de Chile: artículo 115).

corresponder. No hay un mecanismo previsto para el caso que los responsables no puedan afrontar los pagos.

3.11.4. Colombia

La nueva norma creada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) de Colombia especifica lo siguiente: los conductores de motos deben llevar chaleco reflectante y casco, al igual que sus acompañantes.

Los ciclistas deberán usar cascos conforme a lo regulado por el Ministerio de Transporte. El conductor de un vehículo automotor que conduzca en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas (Título IV) será sancionado con multa equivalente a quince salarios mínimos legales diarios vigentes. Al infractor se le suspenderá la licencia de conducción por ocho (8) meses a un (1) año. En todos los casos de embriaguez, el vehículo será inmovilizado y se determinará el estado de embriaguez o alcoholemia mediante una prueba que no cause lesión establecida por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

Conforma al Capítulo VIII DEL Título IV, las autoridades de tránsito podrán solicitar a todo conductor de vehículo automotor que se someta al examen de embriaguez para determinar si se encuentra bajo los efectos del alcohol o drogas, o de sustancias estupefacientes, alucinógenas o hipnóticas. En un término no superior a 30 días contados a partir de la expedición de la presente Ley, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses establecerá mediante resolución los límites de los diferentes grados de estado de embriaguez. Para la entrada en vigencia de la nueva Ley, dicho Instituto ha reducido los niveles de alcoholemia permitidos, de 50 mg de alcohol por 100 ml de sangre a 40 mg de alcohol por 100 ml de sangre. Así, entre 40 y 99 miligramo de alcohol por 100 mililitros de sangre se considera primer grado de embriaguez; entre 100 y 140 miligramos de alcohol, segundo grado, y niveles mayores a 150 miligramos, tercer grado.

El seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) incluye una cobertura con tope máximo por gastos médicos y quirúrgicos, incapacidad permanente, muerte, gastos funerarios y de movilización de la víctima.

Agotadas las cuantías, los hospitales pueden reclamar hasta un máximo al Fondo de Solidaridad y Garantía (FOSYGA). Excedido ese máximo, el gasto es asumido por el seguro médico de la víctima o el patrimonio de quien resulte responsable (Decreto N° 1.032 de 1991, Decreto N° 2.878 de 1991 y Decreto N° 1.283 de 1996).

El Fondo de Solidaridad y Garantía (FOSYGA) fue establecida por el artículo 218 de la Ley N° 100 de 1993 y el artículo 1ro. Del Decreto N° 1.283 del 23 de julio de 1996. El SOAT tiene su cuenta de seguro de riesgos catastróficos y Accidentes de tránsito (ECAT).

El objetivo del Fondo es garantizar la atención integral de las víctimas que hayan sufrido daño en su integridad física como consecuencia directa de colisiones y atropellos por vehículos, eventos terroristas y catastróficos. EL FOSYGA reconoce hasta 800 salarios mínimos por conceptos de gastos médicos quirúrgicos cuando se trate de un accidente de tránsito ocasionado por un vehículo no identificado (fantasma) o no asegurado (sin póliza SOAT, póliza vencida o póliza falsa). El FOSYGA reconocerá hasta 300 salarios mínimos cuando se trate de daños ocasionados por un vehículo cuya póliza SOAT se encuentre vigente al momento del accidente. En este caso, el pago de los 500 salarios mínimos iniciales corresponde a la aseguradora.

3.11.5. Brasil

Respecto al consumo de alcohol, la legislación brasileña establece, conforme al artículo 269 del Código de Transito, que las autoridades, dentro de su competencia, realizar pruebas de alcohol u otras sustancias que crean dependencia. El artículo 276 prohíbe conducir en estado de ebriedad o intoxicación, y comete al CONTRAN fijar los límites permitidos de alcohol en la sangre (0,6 gr/1.000cc.). Todo conductor

involucrado en un accidente de tránsito que genere daños será sometido a pruebas para comprobar si estaba bajo los efectos del alcohol u otras sustancias

La Ley N° 6.194 del 19 de diciembre de 1974 establece el seguro Obligatorio de Daños Personales causados por Vehículos Automotores Terrestres (DPVAT). El mismo tiene vigencia de un año y debe ser renovado por el propietario del automotor. Cubre indemnizaciones en casos de muerte e invalidez permanente y reembolso de gastos médicos, que se otorgan independientemente de la culpa del conductor y hasta los límites fijados. En caso de que el siniestro fuera provocado por un vehículo no identificado, la víctima o los derechohabientes reciben igualmente la indemnización del DPVAT. En caso de que el propietario responde con su propio patrimonio o la póliza se hubiera vencido, el conductor o propietario responde con su propio patrimonio. No se encontró un mecanismo o fondo que compense a las víctimas cuando los responsables no tengan medios para hacerlos, ni recurso para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida.

CAPITULO IV
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. CONCLUSIONES

PRIMERA

Se concluye que el delito cometido por el conductor en estado embriaguez debe ser considerado como homicidio cuando éste cometa el siniestro con consecuencias funestas, ya sea lesiones graves, gravísimas o muerte. Es, imperativa, de norma legal general y de conocimiento público, la prohibición de conducir en estado de embriaguez. Esta previsión universal, sancionada en el código Penal Boliviano con cinco años de reclusión e inhabilitación de conducción con el mismo término, no refleja la magnitud de los hechos. Es más, con buen comportamiento, se puede pedir libertad condicional después del primer año.

En consecuencia, las acciones penales que se aplican contra los conductores ebrios involucrados en accidentes de tránsito seguido de muerte son irracionales desde el punto de vista jurídico. El análisis legal debe contener el momento preciso de la irresponsabilidad de ingerir bebidas alcohólicas y la intención y consumación de conducir en ese estado.

Es decir, la sanción contra los conductores que provocan accidentes por embriaguez reciben penas muy leves, porque se consideran como un hecho culposo y no doloso. Entendemos que esto responde a la política de flexibilización de los hechos punibles, que el código penal, en actual vigencia, sanciona. Las sanciones en determinados casos son demasiados leves y benévolos, porque es lo mismo romper una pierna en un accidente de tránsito con una lesión de 60 días de impedimento, que matar 50 personas, como precedentemente habíamos mencionado.

En conclusión, los accidentes de tránsito bajo el influjo del alcohol en Bolivia evidencia un problema real, actual y agravado en la medida en que se constituyen una serie de condiciones para las conductas de riesgos (carencia de información y educación para la seguridad vial) como también debilidades institucionales de los sectores involucrados (salud, Policía, alcaldías, etc.).

SEGUNDA

Los hechos de tránsito ocasionados por conductores en estado de ebriedad ocasiona la mayor de las veces muertes y/o lesiones; empero lo que realmente alarma es el tipo de sanción establecido en nuestro Código Penal actual ya que, si bien el artículo 261 determina en la parte pertinente que quien resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas al conducir vehículos bajo efectos del alcohol o las drogas, será sancionado con pena de reclusión benévola e insustancial de 1 a 5 años, la sanción establecida para el homicidio es de 5 a 20 años de presidio. Por su parte, el artículo 271 referido a lesiones graves o leves, establece reclusión de 1 a 5 años y el artículo 270, sobre lesiones gravísimas, establece como pena la reclusión de 2 a 8 años, lo que demuestra incompatibilidad con la sanción.

Ello nos lleva a afirmar que las sanciones establecidas en el código Penal para estos casos son insuficientes y, en la mayoría de los casos, injustas.

En ese sentido, se tiene que trabajar para adecuar el tipo penal para casos hechos, debido a que el bien jurídico protegido en ese tipo de delitos son la vida y la integridad física de las personas. El estado debería dar más importancia a estos hechos, sancionando o imponiendo una sanción más real y más justas.

TERCERA

De igual manera se concluye de que si no se aplican sanciones similares a las establecidas por el decreto supremo 0420 a todos los choferes sin excepción o se endurezcan las sanciones penales los hechos de tránsito ocasionado por conductores ebrios seguirá en acenso en nuestro país.

4.2. RECOMENDACIONES

Entendemos que se debe adecuar la normatividad de este tipo de hechos y tener un concepto claro de delito en el caso del homicidio, la producción de lesiones y la conducción peligrosa de vehículos, pero no sólo en un ámbito tan abstracto, sino también especificando la conducción al influjo de cualquier estupefaciente. Así mismo, se debe establecer con claridad el tipo de conductas que se está realizando debido a que según la doctrina, no se puede hablar de accidente de tránsito si el conductor, de forma irresponsable, conduce un vehículo en estado de ebriedad poniendo en riesgo no solo su vida sino la vida de las demás personas.

Por otro lado, la pena actual que se impone es muy injusta, no es real, porque solamente considera un máximo de cinco años. Habría que aplicar sanciones más duras, que no solo sean los cinco años, porque las personas que conducen en estado de ebriedad se acogen al abreviado y tienen el beneficio de medidas sustitutivas. Entonces, ellos se benefician con las penas máximas y mínimas.

Es por ello que este trabajo tiene como propuesta principal que, los hechos de tránsito bajo el influjo del alcohol en los que produjere la muerte sean tipificados como homicidio; debido a las circunstancias en las que se das tal hecho, éste se adecua de forma exacta al tipo penal de homicidio que tiene como pena de 5 a 10 años de presidio. Así se espera que la modificación del artículo 261 del Código penal sirva como una medida preventiva para generar abstención en los conductores. Este cambio, sin embargo, debería ir acompañado con medidas preventivas en las que Tránsito actúe en función de evitar el hecho y no ver simplemente cómo se lo sanciona.