

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES

LA DESPENALIZACION DE LOS HECHOS O ACCIDENTE DE TRANSITO



ABOGADO Y NOTARIO

Guatemala, Septiembre de 1,995

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

(3091)
c. 4

JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

CANO	Lic. Juan Francisco Flores Juárez
CAL I	Lic. Luis César López Permouth
CAL II	Lic. José Francisco de Mata Vela
CAL III	Lic. Roosevelt Guevara Padilla
CAL IV	Br. Edgar Orlando Najarro Vásquez
CAL V	Br. Carlos Leonel Rodríguez Flores
CRETARIO	Lic. Carlos Humberto Mancio Bethancourt

TRIBUNAL QUE PRACTICO EL EXAMEN

TECNICO PROFESIONAL

DECANO

en Funciones)	Lic. Juan Francisco Flores Juárez
AMINADOR	Lic. José Roberto Mena Izeppi
AMINADOR	Lic. Jorge Mario Castillo González
AMINADOR	Lic. Marco Tulio Mellini Minera
ECRETARIO	Lic. Héctor Anibal de León Velasco

NOTA: "Únicamente el autor es responsable de las doctrinas sustentadas en la Tesis" (Artículo 25 del Reglamento para los exámenes Técnico Profesionales de Abogacía y Notariado y Público de Tesis).



3946-45

Guatemala, 30 de agosto de 1995.

FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
SECRETARÍA

Decano Juan Francisco Flores Juárez
Decano, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala.

30 AGO 1995

Boletín 13/10
OFICIAL

Señor Decano:

Respetuosamente me dirijo a usted, con el objeto de manifestarle que por resolución emanada de esta Decanatura, se me nombró Asesor de Tesis al Bachiller JORGE AUGUSTO ALVAREZ ARRIOLA, quien elaboró el trabajo que se titula: "LA DESPENALIZACION DE LOS HECHOS O ACCIDENTES DE TRANSITO".

Al estudiante en mención, se le brindó la asesoría que se requiere para la elaboración de este tipo de investigación, el método y las técnicas a utilizarse dando como resultado que la versión final resulte por demás interesante, en virtud que aborda las nuevas Doctrinas Penales que buscan que lo referente a la materia de tránsito sea regulado por otras instancias y no por la penal, analizando críticamente inclusive las figuras que en el actual Código Penal se contemplan en relación al tránsito de vehículos.

En consecuencia se emite dictamen favorable, en virtud de que el trabajo de Tesis cumple con los requisitos establecidos en las normas contenidas en el Reglamento para exámenes Técnico Profesionales y Público de Tesis por lo que puede continuarse con el trámite correspondiente.

Sin otro particular me suscribo del Señor Decano, con todo respeto,

"DID Y ENSEÑAD A TODOS"

Lic. Roberto Juárez
ABOGADO Y NOTARIO

DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

SAN CARLOS
MATA



CIENCIAS
SOCIALES
Arta, Zona 12
Guatemala



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES;
Guatemala, septiembre uno, de mil novecientos noventa-
cinco. -----

Atentamente pase al Licenciado JOSE FRANCISCO DE MATA VELA,
para que proceda a revisar el trabajo de tesis del Bachiller
JORGE AUGUSTO ALVAREZ ARRIOLA y en su oportunidad emi-
ta el dictamen correspondiente. -----

ahg.



PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central



DE CIENCIAS
S Y SOCIALES
versitaria, Zona 12
a, Centroamérica



3545-95

Guatemala, 19 de septiembre de 1,995.

FACULTAD DE CIENCIAS
JURIDICAS Y SOCIALES
SECRETARIA

20 SET 1995

REVISADO
Horas 15:10
OFICIAL

licenciado
Juan Francisco Flores Juárez, Decano
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Univesidad de San Carlos de Guatemala

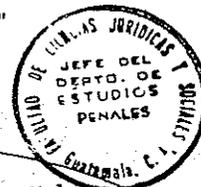
Señor Decano:

Por este medio atentamente me dirijo a Usted con el objeto de informarle que tal y como me fuera encomendado por la Decanatura a su digno cargo, procedí a REVISAR el trabajo de Tesis del Señor Bachiller JORGE AUGUSTO ALVAREZ ARRIOLA, el cual denomina "LA DESPENALIZACION DE LOS HECHOS O ACCIDENTES DE TRANSITO".

El trabajo de mérito, consiste en una monografía que aunque escueta, precisa el tratamiento que se ha dado y que actualmente se pretende dar a los accidentes de tránsito en los que no existe una acción dolosa de parte del sujeto activo, por lo que es menester una resolución alternativa del conflicto que evite llegar a la sala de juicios. Considero que el trabajo realizado por el Bachiller Alvarez Arriola llena los requisitos mínimos establecidos en la legislación correspondiente por lo que debe ser aceptado para que el mismo sirva de base al Examen Público de su autor.

Sin otro particular, y agradeciendo de antemano la atención que se sirva dispensar al presente, con muestras de mi acostumbrado respeto, me suscribo del Señor Decano deferentemente.

"ID Y ENSEÑAR A TODOS"



Lic. José Francisco De Mata Vela
Jefe del Departamento de Estudios
Penales y REVISOR de Tesis de Grado

JFDV/mbpp.

c.c. Archivo.

Anexo: Tesis que consta de setenta y dos hojas, que incluyen Dictamen del Asesor y Nombramiento del Revisor.



DECANATO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES;
Guatemala, veintiuno de septiembre de mil novecientos no-
venta y cinco. -----

Con vista en los dictámenes que anteceden, se autoriza la
impresión del trabajo de tesis del Bachiller JORGE AUGUS-
TO ALVAREZ ARRIOLA intitulado "LA DESPENALIZACION DE LOS
HECHOS O ACCIDENTES DE TRANSITO". Artículo 22 del Regla -
mento para Exámenes Técnico Profesional y Público de Tesis.

alht



DEDICATORIA

A: DIOS

A MIS PADRES:

AGUSTIN ALVAREZ MORALES (+)
MARIA DEL CARMEN ARRIOLA VIUDA DE ALVAREZ.

A MI ESPOSA:

ZELICA A. MARTINEZ DE ALVAREZ.

A MIS HIJOS:

NANCY PATRICIA, JORGE ERNESTO Y MARIO ALEJANDRO
ALVAREZ MARTINEZ.

A MIS HERMANOS:

MARIA TERESA, ANA CRISTINA, LUIS ERNESTO (+)
MARIA ISABEL, JULIA CONSUELO, CARMEN ALICIA,
LILIAN MERCEDES, ENMA ANABELLA Y AGUSTIN, ALVA-
REZ ARRIOLA.

A LA FAMILIA:

RODRIGUEZ JIMENEZ (Turrialba, Costa Rica).

A LA FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES DE LA UNIVERSI-
DAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA.

" I N D I C E "

	PAG.
INTRODUCCION	1
CAPITULO PRIMERO:	
DEL TRANSITO DE VEHICULOS.....	3
1.- DEFINICION.....	3
2.- ELEMENTOS DEL TRANSITO.....	4
2.1 EL CONDUCTOR.....	4
2.2 EL PEATON.....	5
2.3 EL VEHICULO.....	5
2.4 LA VIA.....	6
2.5 DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRANSITO.....	7
2.6 LA NORMA LEGAL.....	7
3. HECHOS O ACCIDENTES DE TRANSITO.....	8
4. PROBLEMATICA E IMPORTANCIA DEL TRANSITO DE VEHICULOS.....	9
CAPITULO SEGUNDO:	
DELITOS DE TRANSITO EN PARTICULAR.....	12
1.- LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA.....	13
2.- HOMICIDIO CULPOSO.....	14
3.- LESIONES CULPOSAS.....	18
4.- DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRANSITO.....	22
5.- LAS PENAS QUE CONTEMPLA EL CODIGO PENAL PARA ESTOS ILICITOS.....	24
5.1 PENAS PRIVATIVAS DE LIBERTAD.....	25
5.2 LA MULTA.....	29
5.3 LA INHABILITACION.....	29



CAPITULO TERCERO:	pag.
DESPENALIZACION DE LOS HECHOS DE TRANSITO.....	32
1.- DESPENALIZACION.....	32
2.- LA SITUACION EN ELTRANSITO.....	38
2.1 EL RIESGO EN EL TRANSITO.....	41
2.2 EL RIESGO PENAL.....	47
2.3 EXCESIVAS EXIGENCIAS PARA EL PARTICIPANTE EN EL TRANSITO....	48
2.4 EN LOS DELITOS DE TRANSITO SE TRATA DE UNA FIGURA NO DOLOSA.	49
CONCLUSIONES.....	57
RECOMENDACIONES.....	59
BIBLIOGRAFIA.....	61

INTRODUCCION:

El presente trabajo titulado LA DESPENALIZACION DE LOS HECHOS O ACCIDENTES DE TRANSITO, tiene su justificación en la trascendencia que puede tener la aplicación de esta nueva corriente del derecho Penal, en la persecución y sanción de los hechos o accidentes de tránsito, y con igual importancia para mejorar y asegurar el respeto a los derechos humanos y la dignidad de la persona causante de este tipo de hechos, a quien no puede catalogarse como a cualquier delincuente común, toda vez que el acaecimiento de un hecho de tránsito puede sucederle a cualquier persona que conduzca vehiculos por la vía pública, incluso a aquellos que juzgan y condenan.

Un hecho de tránsito, debe ser considerado y analizado con un criterio específico, tomando en cuenta las características personales del infractor, así como otros factores que contribuyen al apareamiento cada día mayor de accidentes que muchas veces conllevan lesiones corporales y hasta la muerte, tales como la técnica moderna, los especiales riesgos que lleva implícitos el hecho de conducir un vehículo, a veces las excesivas exigencias para el conductor, así como la conducta culposa del autor de un hecho de esta naturaleza.

Lo anterior no quiere decir de modo alguno, que estime que, al sujeto causante de un hecho relacionado al tránsito de vehículos debe eximirse de responsabilidad, por el contrario, soy del criterio que toda sociedad, necesita de una regulación de la conducta humana, pero eso sí, que responda a los más elementales principios de equidad y justicia como supremos valores del derecho y no que los órganos rectores

de esta conducta sean franca y abiertamente represivos.

El contenido de mi investigación lo desarrollo en tres capítulos, el primero de los cuales está dedicado al tránsito de vehículos, los elementos que lo componen y la problemática e importancia del mismo en el desarrollo de las sociedades civilizadas. El capítulo segundo está referido a los delitos que contempla el Código Penal relativos al tránsito de vehículos, Homicidio Culposo, Lesiones Culposas y los delitos Contra la Seguridad del Tránsito, así como las penas que se asigna a cada uno de ellos, haciendo referencia a las violaciones de los derechos humanos de las personas que intervienen en el tránsito de vehículos que contienen los tipos mencionados.

Finalizo mi exposición con el capítulo tercero que se refiere a una nueva corriente del derecho penal como lo es la Despenalización, la situación actual del tránsito de vehículos, así como el estudio de algunos factores que caracterizan a este tipo de hechos, tratando de alguna manera de justificar los beneficios de la introducción de esta nueva corriente en nuestra legislación para ponerla a la altura de legislaciones más modernas.

Si con la realización del presente trabajo logro dar un mínimo aporte de utilidad para la modernización del derecho penal Guatemalteco, quedaré satisfecho del esfuerzo que hoy culmino, de lo contrario, al menos me quedará la satisfacción de haberlo intentado, en todo caso, mi tesis queda sujeta a que otros estudiosos del derecho, con mejores argumentos demuestren que lo aseverado por mí es equivocado.

EL AUTOR.

CAPITULO PRIMERO:

DEL TRANSITO DE VEHICULOS:

1. DEFINICION:

El vocablo tránsito, en su significación gramatical ha generado cierta confusión que ni la Real Academia de la Lengua ha podido aclarar, ya que hay quienes lo asimilan con tráfico, mientras que otros argumentan que la diferencia entre ambos vocablos estriba en el lucro que se persigue en el tráfico, característica que no le dan al vocablo tránsito.

Gramaticalmente el Diccionario de la Academia Española define el Tránsito como " el paso o el acto de pasar de un lugar a otro". (1), mientras que al tráfico lo define como "El comercio o trato llevando y trayendo de unas partes a otras los géneros y mercaderías para venderlas o cambiarlas". (2)

Para el autor Guillermo Cabanellas, Tránsito, es el "Paso o traslado a través de vías o lugares públicos, especialmente circulación por calles y caminos". (3)

El autor mencionado para aclarar bastante la controversia agrega que " En materia de circulación de vehículos y peatones en las calles de las ciudades populosas o en las carreteras, tránsito es la voz adecuada, aunque se confunda por bastantes con tráfico, sin que resulte absolución convincente al respecto la equiparación académica, sin la reserva siquiera de constituir vulgarismo." (4)

Al definir tráfico, Cabanellas señala la diferencia entre un

vocablo y otro, manifestando que la diferencia estriba en la característica de lucro, y para él, tránsito se limita a "un simple transporte sin especulación ni lucro alguno" (5). Señala también que la Academia de la Lengua "esta lejos de deslindar la cuestión y más parece inclinarse a la sinonimia, sobre todo luego de enmendar la definición de tráfico, por el cual entiende ahora "comunicación, tránsito o transporte, en vehículos adecuados y por vía terrestre, marítima o aérea, de personas, equipajes o mercancías, además, en vías públicas, paso de personas y animales. La innovación no parece coronada por el acierto". (6)

En atención a las anteriores definiciones y observando lo que para el efecto establecen nuestras leyes vigentes, vemos que al referirse a hechos en los que intervienen vehículos se emplea específicamente el vocablo tránsito, el cual se encuentra reglamentado en el títulos III del artículo 27 al 29 de la Ley de Tránsito.

Para los fines que persigue el presente trabajo, debemos entender por tránsito el desplazamiento que efectúan peatones, animales, vehículos o cualquier otro medio de transporte mientras usen las vías de circulación para trasladarse de un lugar a otro.

2. ELEMENTOS DEL TRANSITO:

Para la existencia del tránsito de vehículos se requiere de varios elementos entre los que encontramos:

2.1 EL CONDUCTOR:

Podemos definir este término como la persona que conduce o se encuentra en el control físico de un vehículo en movimiento.

Según el diccionario de sinónimos del autor Fernando Corripio, conductor equivale a "Chofer, automovilista, piloto, cochero, maquinista, taxista." (7)

El manejo de un vehículo de motor es socialmente adecuado (lícito), siempre y cuando el conductor no se salga de las normas que rigen el fenómeno, aumentando así la probabilidad de ocasionar un resultado dañoso.

2.2 EL PEATON:

Es toda persona que transita a pie, o sea "la persona que camina o anda a pie. Se emplea este término para contrastarlo con quien va en un vehículo". (8)

Junto con el conductor y algunas veces los agentes de tránsito, constituyen el elemento humano del tránsito de vehículos.

2.3 EL VEHICULO:

Para el autor Guillermo Cabanellas, es "cualquier artefato, como coche, carruaje, embarcación, aeronave o litera (de un extremo a otro de la civilización) y cuando sirve para transmitir o llevar con facilidad algo de uno a otro punto o de una persona a otras, sean sonidos, enfermedades o cosas." (9)

En el convenio de Ginebra de 1,949, sobre circulación en carreteras se define el vehículo de motor como aquel que está "provisto de un dispositivo mecánico de auto-propulsión, utilizado normalmente para el transporte de personas o mercancías por carretera y que no marche

sobre rieles o conectado a un conductor eléctrico. Se excluyen expresamente en esta definición las bicicletas con motor auxiliar."

(10)

Nuestra legislación no contiene una definición de lo que constituye un vehículo, debiendo deducir la misma del contenido de los artículos 2, 3, y 4 de la Ley de Tránsito que estipulan:

Artículo 2 "Los vehículos a que se refiere esta ley, son aquellos destinados a circular por las vías de uso público, para el transporte de personas o carga provistos de ruedas u orugas".

Artículo 3 "Los ferrocarriles y demás vehículos que transporten sobre rieles, se sujetarán a las disposiciones contenidas en las leyes y reglamentos respectivos, y supletoriamente a los de esta ley".

Por último el artículo 4 establece: " Por su naturaleza los vehículos se clasifican en: 1. de brazo o pedal; 2. de tracción humana; 3. de fuerza mecánica". Vehículo es pues todo artefacto en el que se pueden transportar personas o cargas sobre la vía pública, a excepción de los aparatos operados sobre rieles. Junto con la vía y los dispositivos de control de tránsito constituyen el elemento físico o material del tránsito de vehículos.

2.4 LA VIA

Es el lugar de comisión idóneo de los hechos o accidentes de tránsito, podemos decir que vía pública, es todo camino que puede ser utilizado sin más limitaciones que las impuestas por la ley de la materia. Será pues aquel camino por el que, con independencia de su titularidad jurídica, puedan circular un número indeterminado de personas, no de

forma accidental, sin más limitaciones que las establecidas en la ley y reglamentos respectivos, o sea, todo camino o calle destinado para el tránsito de personas y vehículos.

2.5 DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRANSITO:

Constituyen los elementos físicos que se utilizan en la regulación del tránsito. Sirven para que el público usuario, guiándose por sus indicaciones, se comporte correctamente y con seguridad en las vías públicas, y de esta manera, se pretende expeditar el tránsito y disminuir el número de accidentes. Sirven para advertir a las personas de posibles peligros, dar a conocer determinadas restricciones, indicar en forma concisa ciertas disposiciones legales, determinar el derecho de paso de las corrientes de los vehículos y el sentido de la vías, guiar a los usuarios en su recorrido por las vías, ayudar a los peatones a atravesar las vías, y dependiendo de la función que desempeñen pueden ser señales de prevención, señales de reglamentación y señales de información.

2.6 LA NORMA LEGAL:

Constituye el elemento formal o jurídico del tránsito de vehículos. Es sumamente necesario pues la existencia de una norma que regule los elementos anteriormente mencionados, hacen posible en alguna medida, disminuir el número de hechos de tránsito y sus nefastas consecuencias, ya que en la actualidad este tipo de hechos están a la orden del día y lamentablemente siempre debe estar presente la amenaza de pena, sobre todo en nuestra sociedades compuestas por individuos indisciplinados, pues pensar que todo se resuelve con la indemnización del caso,

significaría entronizar el caos existente en la circulación de vehículos.

3. HECHOS O ACCIDENTES DE TRANSITO:

El derecho capta acciones, entiendo como tales aquellas actitudes del hombre que exteriorizan una forma de comportarse propia de la especie, que se distingue por su contenido espiritual. Si el hombre tiene cuerpo y espíritu, la actividad que está determinada por el último es la que interesa. En materia Penal, debe tenerse presente esas ideas cuando se interpreta el sentido de la palabra hecho.

Es el hecho del hombre, por oposición a los hechos externos, accidentales o hechos de la naturaleza. No es inoportuno recordar que el derecho capta las conductas humanas cuando éstas se exteriorizan o interrelacionan, cuando vinculan a los sujetos, no cuando queda en la esfera de la intimidad que es impenetrable.

Para que esas acciones interesen al derecho y pueda aprobarlas o improbarlas, debe ser el resultado de una decisión que como tal requiere elaboración mental, solo así habrá acción. El derecho solo capta acciones o hechos humanos no puede ser de otra manera pues son el soporte del principio Nullum Poena sine culpa. Los acontecimientos naturales no son reprochables, únicamente lo son las acciones.

El derecho prohíbe y ordena acciones que reprocha a quien las realiza cuando, pudiendo hacerlo no se condujo de la manera que la ley quería.

Manuel Ossorio en su diccionario de Derecho Usual, al referirse a los accidentes de tránsito dice que "Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello por ellos de los peatones." (11)

4. PROBLEMÁTICA E IMPORTANCIA DEL TRANSITO DE VEHICULOS:

La gran cantidad de vehículos que circulan a diario en la ciudad capital, trae consigo muchos problemas, siendo la falta de educación en la población, sobre el uso de las vías, de señalización y semáforos, así como el mal estado de las calles, algunas de las causas principales que contribuyen al acaecimiento de hechos tipificados en la ley como delitos. El elevado número de vehículos particulares y el aumento de la población, implica que el tránsito de vehículos sea más lento y en consecuencia la falta de vías alternas también provoca serios problemas en el transporte, así como la inoperancia del Departamento de Tránsito, que se manifiesta en la falta de agentes para controlar arterias concurridas y agilizar el flujo del tránsito.

Hay falta de control de las autoridades en el sentido de no cumplir con los requisitos indispensables para la extensión de las licencias, y las personas se lanzan a las calles de la ciudad sin el menor conocimiento de las leyes de tránsito ni de las consecuencias que por

su imprudencia puedan ocasionar, creyendo que las vías se han hecho exclusivamente para su uso personal, pues no vamos a negar que día a día aumenta el número de terroristas del volante, hombres y mujeres conduciendo borrachos, drogados, rebasando en zig zag, desobedeciendo la señal de alto del semáforo, enloquecidos por el vértigo de la velocidad, infringiendo con ello normas penales y administrativas.

Para solucionar en parte estos problemas, es necesario instaurar medidas de carácter preventivo, como por ejemplo marcar el asfalto con el número de carriles y de educar a los pilotos como usarlos, pues la falta de educación vial y la inexperiencia son causa de la gran cantidad de accidentes de tránsito que se registran en la ciudad. Es necesario implantar varias acciones, entre ellas la creación de vías exclusivas para el transporte de pasajeros, esto unido a la reducción de los vehículos de uso particular.

También sería conveniente el establecimiento de una acción permanente para la prevención de hechos de tránsito, como por ejemplo la creación de una policía de tránsito municipal que estaría bajo ordenes del alcalde de cada municipio y no dejarla bajo las ordenes de la Dirección General de la Policía Nacional ni del Consejo Nacional de Tránsito, el cual hasta la fecha ha sido más fantasmal que existente, pues salvo sus campañas preventivas realizadas para semana santa, navidad y año nuevo, no ha dado señales de vida.

Desde el momento en que el hombre estableció el primer sendero entre pequeños núcleos de población, la vía de comunicación por tierra se hizo esencial en la vida del ser humano, pero en nuestros días la

sociedad ha adquirido un grado mayor de complejidad y lo mismo ocurre con la función y efectos que las carreteras desempeñan en el ámbito de las relaciones sociales. Desde tiempos muy remotos y debido a la distancia entre los pueblos, el hombre se vió en la necesidad de buscar soluciones favorables para contrarrestar la desventaja que representaba la distancia, y para ello primeramente utilizó como medio de transporte animales domesticados, los cuales con el correr de los tiempos han sido desplazados por vehículos de tracción mecánica. Para el hombre la facultad de trasladarse de un lugar a otro cobra importancia, toda vez que mediante el transporte, el hombre como ser individual y las sociedades y culturas pueden intercomunicarse reciprocamente. El traslado de un lugar a otro, se ha constituido en uno de los factores más importantes en el desarrollo de las sociedades y mediante el mismo se han alcanzado las más extraordinarias conquistas a todo nivel, llegándose en los últimos tiempos al dominio del transporte astronáutico o espacial.

CAPITULO SEGUNDO:

DELITOS DE TRANSITO EN PARTICULAR:

Las leyes penales latinoamericanas contienen tipos que constituyen núcleos problemáticos con los derechos humanos, los que se manifiestan por exceder niveles tolerables o inevitables de represividad, selectividad o estigmatización o porque no alcanzan los niveles mínimos necesarios de seguridad y humanidad. Estos delitos a que hago referencia, afectan grandemente los derechos humanos de las personas, que puede traerle como consecuencias afectaciones a la honra, el buen nombre, pérdida de empleo, los cuales en muchos casos han precipitado a la destrucción mental y aún física de la persona contra quien se dicta medidas tales como la detención arbitraria, el arbitrario sometimiento a proceso, la prisión preventiva arbitraria, etc.

En nuestro ordenamiento Penal vigente, se encuentran tipificadas figuras delictivas que son específicas del tránsito de vehículos, como los son el Delito de Responsabilidad de Conductores y la Responsabilidad de otras personas, que se encuentran contemplados en los artículos 157 y 158 de la Ley mencionada y otros que no son específicos del tránsito de vehículos como lo son el Homicidio Culposo y las Lesiones Culposas tipificados en los artículos 127 y 150, que son hechos que pueden cometerse fuera del tránsito de vehículos.

Estos hechos son criticados a nivel de núcleos problemáticos de los derechos humanos, los primeros por ser tipificaciones abiertas y

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

ejemplificativas y los segundos por contener dentro del tipo resabios del principio *versari in re illicita* o sea la responsabilidad objetiva.

1.- LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA:

Así se le llama a la responsabilidad penal sin dolo y sin culpa. Actualmente y aunque aún existen remanentes de la aplicación de este tipo de responsabilidad en diferentes códigos de Latinoamérica, generalmente se tiende a su rechazo total. En nuestro país además de encontrarse en otros tipos, encontramos este tipo de responsabilidad en los delitos de Homicidio Culposo y Lesiones Culposas. Según la teoría del *versari in re illicita*, quien quiso la causa, quiso el efecto.

Anteriormente se dijo que una conducta es reprochable penalmente cuando la misma se encuentra prohibida por la ley penal, en consonancia con el principio de legalidad contenido en el artículo 10 del Código Penal, el cual se complementa con el principio de culpabilidad el que nos indica que no hay delito sin culpa. A un sujeto se le puede reprochar únicamente las conductas que se encuentran incluidas en algún tipo penal y para que estas conductas se puedan reprochar a su autor, es requisito básico la existencia de la culpabilidad ya sea en forma dolosa o culposa, que actualmente son las dos formas reconocidas para la determinación de la responsabilidad penal.

Por medio de la responsabilidad objetiva se deja por un lado el elemento subjetivo del delito y para hacer el juicio de reproche únicamente se toma en cuenta el resultado producido. Según esta forma

de responsabilidad "habrá culpabilidad no solamente cuando exista dolo o culpa en el agente, sino también cuando hay intención de realizar algo no permitido y se produce un resultado dañoso por mero caso fortuito." (12), es decir que el hecho se va a penar por haberse provocado un resultado dañoso sin tomar en consideración el aspecto subjetivo que determina la voluntad del sujeto que infringe la norma. La culpabilidad constituye el elemento interno del delito y el juez al emitir el juicio de reproche lo hará sobre ese elemento, o sea al proceso mental que se desarrolla en la persona y que posteriormente se materializa en un hecho tipificado por la ley, y dependiendo de la forma como se dé este elemento psicológico, el delito podrá ser doloso o culposo, por lo que no puede regirse con un criterio objetivo, y determinar la responsabilidad penal de esta manera sería una forma arbitraria de hacerlo, siendo esta la razón por la que esta clase de responsabilidad ha sido rechazada casi en su totalidad.

2. HOMICIDIO CULPOSO:

El homicidio es un delito que por su naturaleza tiene como consecuencia un resultado trágico. Como punto de partida una fuente primaria lo constituye la Real Academia Española, que define el homicidio culposo como "la acción de matar a una persona involuntariamente." (13) Para Guillermo Cabanellas, el homicidio puede ser voluntario e involuntario, en el primer caso estamos ante el Homicidio doloso y en el segundo ante el Homicidio Culposo. El

Licenciado Guillermo Alfonso Monzón Paz, al referirse a este ilícito manifiesta "dentro de los delitos contra la vida, el Código Penal cataloga al Homicidio Culposo y en consecuencia es factible su comisión cuando se trate de acciones u omisiones lícitas que produzcan como resultado la muerte." (14)

El Homicidio Culposo se diferencia del Doloso por el hecho de que en el primero no existe el animus necandi o sea el ánimo de matar por parte del sujeto activo del delito.

Partiendo de los conceptos anteriores diremos que el Homicidio Culposo, es el delito que corta o interrumpe el ciclo o proceso de la vida en una forma accidental, es decir sin que medie el deseo de ocasionar la muerte, sino que la misma se produce por descuido, falta de precaución o inexperiencia, o sea por la falta del deber de cuidado a que el sujeto estaba obligado para evitar dañar un bien jurídico tutelado por el Estado.

Nuestro Código Penal vigente desde enero de 1,974, regula este delito en el Libro Segundo, Parte Especial, Título I, De los Delitos contra la Vida e Integridad de las personas, específicamente en el artículo 127 que dice: "Al autor de homicidio culposo se le sancionará con prisión de dos a cinco años. Cuando el hecho causare, además lesiones a otras personas o resultare la muerte de varias, la sanción será de tres a ocho años de prisión. Si el delito culposo fuere cometido al manejar vehículo en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas o fármacos o que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental volitiva o física,

se impondrá al responsable el doble de la pena que le correspondería en caso de no existir estas circunstancias. Si el hecho se causare por piloto de transporte colectivo, la pena respectiva se aumentará en una tercera parte."

En el artículo transcrito anteriormente encontramos la aplicación del principio de la responsabilidad objetiva, pues al establecer que "si el delito culposo fuere cometido al manejar vehículo en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas o fármacos que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental volitiva o física se impondrá al responsable el doble de la pena que le correspondería en caso de no existir estas circunstancias", se está culpando a quien comete el hecho por la razón de haber provocado el daño en estado de ebriedad. Como podemos apreciar en el tipo se incluye la conducta de embriagarse lo que no constituye un ilícito y además es una conducta fomentada en nuestro medio, y por consiguiente no puede reprocharsele a una persona el hecho de embriagarse, pues iría en contra de lo que establece el artículo 50. de la Constitución de la República, el cual faculta a las personas a hacer lo que la ley no prohíbe. En el tipo a que hacemos referencia va incluida la conducta de embriagarse, pero de la misma no podemos deducir que esta conducta sea finalísticamente antijurídica, pues si el sujeto se embriaga con con el fin de cometer el hecho, estaríamos ante la inimputabilidad buscada de propósito. La persona que se embriaga dirige su finalidad precisamente a embriagarse, y si en ella no existe la voluntad finalista de cometer el hecho, pero el sujeto

conoce los riesgos que podría acarrear su borrachera en determinadas circunstancias que podrían tener resultados dañosos, habrá que imputarle el hecho como un obrar culposo.

El último párrafo del artículo que contiene el tipo de Homicidio Culposo, también constituye un problema para los derechos humanos de los pilotos de transporte colectivo, pues en el mismo se establece que si el autor de este delito es un piloto de transporte colectivo, la pena se aumentará en una tercera parte, violando de esta manera el principio de igualdad ante la ley penal, pues la pena no puede fundarse ni agravarse en razón de esta circunstancia.

La vida humana en la actualidad está más comprometida que nunca por las negligencias en que puede incurrir cualquiera, especialmente debido al proceso del avance de la mecanización que se está produciendo, amenaza de la que por regla general, es protagonista un sector social que no es el masivamente criminalizado. debemos tener presente que: "las características personales de los criminales por culpa, particularmente en tránsito, no son análogas a los criminalizados por delitos contra la propiedad. Ello sin contar que, en homicidio culposo, pese a la amplitud de las formulas legales, usualmente no se sancionan multiples delitos cometidos por empresarios que no observan elementales reglas de seguridad"(15), es decir delitos de capas sociales no vulnerables o poco vulnerables al sistema penal, lo que se manifiesta en la benignidad con que se pena el delito a que me refiero, en donde el máximo de la pena no responde a la tutela del bien jurídico más importante del hombre como lo es la vida.

"La criminalización del delito culposo de homicidio tiene profundo sentido selectivo, que suele agudizarse si comprobamos que en general la mayoría de los criminalizados son operarios de tránsito, contra los cuales suele desarrollarse un marcado tinte ejemplificador jurisprudencial"(16).

El Código Penal de Guatemala, le asigna al delito de Homicidio Culposo una pena máxima de cinco años, la cual puede aumentar el doble si el hecho se produjo manejando el vehículo en estado de ebriedad y una tercera parte si se trata de un conductor de un vehículo de transporte colectivo, esto además que, el artículo que contiene esta figura establece para el caso de que a consecuencia del mismo hecho ocurra la muerte de varias personas o que además de la muerte se produzcan lesiones, un aumento únicamente de tres años de prisión, o sea una pena máxima de ocho años, sin importar el número de víctimas ocasionadas. Para el Licenciado Hugo Roberto Jauregui "Esta variación que se da en los límites de la escala penal a nivel latinoamericano hace pensar que es necesario una revisión de los límites por el valor fundamental que están llamados a tutelar"(17), por lo que citando a Zaffaroni recomienda:"2)La revisión legislativa de las escalas penales del homicidio y de las lesiones culposas, a efecto de proveer una adecuada protección jurídica a la vida y la integridad física de las personas"(18).

3. LESIONES CULPOSAS

Para el autor Guillermo Cabanellas, lesión es " Herida, golpe

u otro detrimento corporal. Menoscabo o perjuicio de cualquier índole." (19).

En el derecho penal se utiliza la forma pluralizada de lesiones por concretarse rara vez en un solo ataque o en un solo mal y se refiere a los daños injustos causados en la salud o el cuerpo de una persona, para que exista el delito de lesiones es necesario que falte el ánimo de matar, pues en tal caso estaríamos ante un homicidio en el grado de tentativa.

Al delito de Lesiones Culposas, lo considero como la herida, el corte o desgarramiento de la piel y de la carne provocada inintencionalmente por un sujeto en el cuerpo de otro ser humano, es decir es un golpe violento causado por cualquier objeto capaz de producir una lesión, pero sin que en tal acto, medie intención, pues el mismo deviene de un acto meramente accidental.

De acuerdo al diccionario de la Real Academia Española, las lesiones culposas se conceptúan como "El daño personal, provocado por una herida, golpe o enfermedad, cualquier daño, perjuicio o detrimento, pero causado involuntariamente de manera casual"(20)

Para Guillermo Cabanellas, "Son los daños causados en el cuerpo o la salud de una persona, sin llegar a la muerte, por un hecho fortuito, debido a desidia descuido, inadvertencia." (21).

Al igual que el homicidio culposo, las Lesiones Culposas, son reguladas en el Código Penal específicamente en el artículo 150. Las lesiones en general se encuentran plasmadas en el artículo 144 del mencionado cuerpo legal que nos dice: "comete delito de lesiones quien,

sin intención de matar, causare a otro daño en el cuerpo o en la mente." Por su parte el artículo 150 del Decreto 17-73 del Congreso de la República indica que quien causare lesiones por culpa, aún cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, será sancionado con prisión de tres meses a dos años. Si el delito culposo de Lesiones se ejecutare al manejar vehículo en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas o fármacos que afecten la personalidad del conductor o en situación que menoscabe su capacidad mental, volitiva o física, se impondrá al responsable, además, la multa de trescientos a tres mil quetzales. Si el hecho se causare por piloto de transporte colectivo, la pena respectiva se aumentará en una tercera parte.

Como podemos apreciar, en este artículo al igual que el que contiene el delito de Homicidio Culposo, se encuentra plasmada la aplicación del principio del *versari in re illicita*, pues se está reprochando el resultado obtenido poniendo como razón el hecho de conducir vehículo en estado de ebriedad lo que como ya vimos aparte de ser una conducta permitida por la ley e incluso fomentada, no es una forma para medir la culpabilidad del sujeto, al igual que el ser conductor de un transporte colectivo, no es base suficiente para agravar la pena. En la forma como está contenida en el tipo, se está castigando el hecho de conducir ebrio o el manejar un vehículo de transporte colectivo, siendo esta la base del correspondiente reproche. Se está determinando la culpabilidad del sujeto en forma objetiva, pues únicamente se toma en cuenta el resultado producido cuando el sujeto se encuentra en estado de ebriedad o conduzca un vehículo de transporte

colectivo, lo que no puede vincularse con el juicio de reproche por parte del Juez, violando de esta forma derechos humanos reconocidos por la ley.

En cuanto a la pena que contiene el artículo a que me refiero, también se da un tratamiento benigno a los responsables, pues sin importar la gravedad de la lesión o el número de personas lesionadas, la pena de prisión tiene un máximo de dos años, límite que es muy inferior al establecido para el delito de lesiones gravísimas, aunque ambos hechos produzcan resultados iguales o aún más nefastos en los delitos de lesiones culposas por accidente de tránsito pues en ellos es común la ruptura de huesos y fracturas, siendo necesaria la revisión de las escalas penales para este tipo de hechos.

4. DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRANSITO.

Son delitos que contiene nuestra ley penal y son específicos del tránsito de vehículos, los cuales tienen un carácter preventivo pues son regulados con el fin de disminuir los delitos culposos por accidentes de tránsito. Bajo el título de Responsabilidad de Conductores el artículo 157 del Código Penal establece: "Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años: 1o. Quien condujere vehículo de motor bajo efectos de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas o estupefacientes; 2o. Quien condujere un vehículo de moto con temeridad o impericia manifiestas o en forma imprudente

negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra públicas. En caso de reincidencia las sanciones de este artículo se duplicarán. Si como consecuencia de la conducta irregular resultare lesión o daño, cualquiera que sea su gravedad los tribunales aplicarán únicamente la infracción penal más gravemente sancionada."

Por su parte el artículo 158 bajo el título de Responsabilidad de otras personas reza: "Serán sancionados con multa de cincuenta a quinientos quetzales y prisión de dos a seis meses, a quienes pusieren en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras: Alterando la seguridad del tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción, total o parcial, de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicaciones de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidas o removidas". El factor tipificante de esta figura delictiva es alterar la circulación de vehículos por terceras personas como consecuencia de las acciones mencionadas.

Aunque si bien es cierto que el conducir un vehículo de motor bajo efectos de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas o estupefacientes, aumenta el riesgo de sufrir un accidente o causarlo, también lo es que la finalidad del proceso penal y de la pena no tiene sentido en el castigo de este hecho. Durante mi relación de trabajo con el Organismo Judicial, como oficial de un Juzgado de Tránsito,

he podido constatar que un gran número de conductores, guían sus vehículos bajo esas condiciones y la mayoría no son sorprendidos, y cuando lo son, si no logran llegar a un "arreglo" con los agentes de la Policía Nacional, son consignados a los tribunales en partes policíacas vagas e imprecisas, que por lo general no acompaña ninguna prueba respecto al grado de alcoholemia del encartado, razón por la cual en la mayoría de oportunidades se ordena la libertad inmediata del mismo pues se considera el hecho constitutivo de una infracción al reglamento de tránsito, imponiéndole la multa correspondiente. En otros casos se ha seguido el proceso en contra de quien ha sido sorprendido manejando vehículo de motor bajo efectos de licor y al dictar sentencia se condena al responsable al pago de una multa y se le inhabilita en su calidad de conductor por determinado tiempo, pero al mismo tiempo se le concede el beneficio de la suspensión condicional de la pena o bien el perdón judicial, perdiendo la pena de esta forma su eficacia intimidativa.

Por otra parte el artículo 157 del Código Penal que contiene el delito de Responsabilidad de Conductores, es criticado a nivel de núcleo problemático con los Derechos Humanos, pues mediante la tipificación abierta y ejemplarizante que contiene y que es una modalidad ineludible en los delitos culposos, se alcanzan límites que se consideran peligrosos cuando se trata de delitos dolosos de peligro, así el contenido del inciso segundo del artículo mencionado que tipifica el conducir vehículo en forma imprudente o negligente, poniendo con ello en peligro su integridad física y bienes así como el de las demás

personas, es una figura cuyo contenido es imposible de definir, por cuanto es imposible establecer, cuando una persona conduce su vehículo en forma imprudente o negligente y menos aún saber cuando esta persona voluntariamente está poniendo en peligro la vida o integridad física o los bienes de las personas y los suyos propios.

Del párrafo tercero del artículo citado podemos deducir también que su contenido plantea un problema para los derechos humanos de las personas, pues al establecer que: "En caso de reincidencia, las sanciones de este artículo se duplicarán", el principio de igualdad ante la ley, el fin de readaptación social que lleva implícita la pena y la racionalidad de la misma, salen afectados en mayor o menor medida con ese tipo de regulaciones, pues la relevancia potencial futura de una pena ya cumplida, coloca a la persona que cumplió su condena en inferioridad de condiciones frente a las demás personas fáctica y jurídicamente hablando, estigmatizando de esta forma a sujetos a quienes perjudica en su incorporación a la vida social y libre, fórmula que va contra el principio de que ninguna persona puede ser penada más de una vez por el mismo hecho. A este respecto Zaffaroni manifiesta: " Toda pretensión de agravar la pena de un delito posterior en razón de un delito ya juzgado, importa una violación del principio de que no se puede juzgar a nadie dos veces por el mismo hecho."(22)

5. LAS PENAS QUE CONTEMPLA EL CODIGO PENAL PARA ESTOS ILICITOS.

En la actualidad, más que un castigo la pena se concibe como una

forma de mantener y restaurar el derecho vigente, y por ende la paz y tranquilidad social, la que se impone con el objeto de prevenir más actos delictivos, la advertencia de sancionar a quienes los cometan y también para la reeducación del infractor penal y las de reparar las consecuencias del ilícito cometido. Nuestro Código Penal establece dos clases de penas: principales y accesorias. Las penas principales que son reconocidas por nuestra legislación son la pena de muerte, prisión, arresto y la multa, las que se encuentran enumeradas en el artículo 41 del Decreto 17-73 del Congreso de la República.

En este apartado me limitaré concretamente a hacer un breve análisis de las penas que contiene el mencionado cuerpo legal para sancionar los delitos de tránsito a que se hizo referencia con anterioridad.

5.1 PENAS PRIVATIVAS DE LIBERTAD.

Las penas privativas de libertad constituyen el núcleo central de todos los sistemas penales del mundo de hoy, en la actualidad su ámbito de aplicación y la confianza en ellas están altamente reducidas en los países de Europa Central. El Código Penal establece dos clases de penas privativas de libertad: la pena de prisión y el arresto. Esta división es una supervivencia de la clasificación de las infracciones penales en Crímenes y Delitos, lo que ya no tiene mayor sentido al haber sido suprimida esa diferencia, pues todas las legislaciones modernas tienden a unificar las penas privativas de

libertad.

El derecho penal de tránsito es una de las áreas en que con mayor intensidad se ha planteado el problema de las penas cortas privativas de libertad. La gran cantidad de delitos de tránsito, según Rodríguez Devesa, citado por Pilar Gómez Pavón " ha extendido la aplicación del derecho penal a gran número de delincuentes para los que es inadecuada la organización tradicional de las penas de prisión" (23), pues las mismas no cumplen la función reeducadora que supuestamente debe cumplir y por el contrario tiene todos los inconvenientes de la cárcel.

Ante los problemas planteados por estas penas cortas privativas de libertad, se ha intentado buscar sustitutivos penales que permitan lograr los fines generales y especiales de prevención, sin aquellos efectos nocivos señalados para las penas privativas de libertad.

El informe general preparado por la Secretaría de las Naciones Unidas para el II Congreso sobre la Prevención del delito y tratamiento del delincuente, celebrado en Londres del ocho al veinte de agosto de mil novecientos sesenta, propuso como sustitutivo: la suspensión condicional de la pena, aplicación de libertad vigilada, multa, arresto domiciliario, prestación de trabajos o servicios al Estado o Instituciones oficiales o semi-oficiales, asistencia obligatoria a centros de educación, promesa con fianza o sin ella, y la revocación temporal o definitiva del permiso de conducir entre otras. El informe proponía también que cuando fuere ineludible la imposición de penas cortas privativas de libertad, éstas debían cumplirse en establecimientos especiales y adecuados, separando al recluso de

PROPIEDAD DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

aquellos que cumplen penas largas, y en los que se les pueda proporcionar un tratamiento lo más individualizado posible.

La oportunidad de castigar los delitos de tránsito con penas privativas de libertad, desde un principio se ha discutido por las razones de que debería tratarse de penas de prisión de corta duración, y en segundo lugar no está clara su eficacia frente a los delitos de esta naturaleza. Las penas cortas privativas de libertad, por su escasa duración producen más efectos dañosos que beneficiosos en las personas que las sufren, no cumplen con la finalidad educativa que deben tener esta clase de penas, y por el contrario la estancia en la prisión podría tener efectos criminógenos.

Por otro lado se ha dicho que la utilización abusiva de una sanción devalúa sus efectos, por lo que la pena de privación de libertad debe ser reservada únicamente para aquellos conductores cuyo comportamiento se identifique en un desprecio flagrante de la seguridad de otras personas.

Para Quintano Ripolles, citado por Gómez Pavón, se debe prescindir del empleo de la pena cualquiera que sea su naturaleza, pues es decisivo partidario de la descriminalización de este tipo de infracciones, que para él deben volver al ámbito administrativo de donde nunca debieron salir, puesto que: "el derecho penal en sentido estricto, la pena en su sentido formal, son instrumentos demasiado preciosos y, en suma, demasiado frágiles, para que se gasten inconsiderablemente al proliferar sus mandamientos, con lo cual puede ocurrir lo que con ciertos analgésicos que, precisamente por mucho emplearse llegan a ser

ineficaces".(24)

Kaiser considera que, en general se puede prescindir de las penas privativas de libertad puesto que: "con arreglo al saber experimental actual puede establecerse, al menos, que las penas cortas privativas de libertad impuestas cada vez más a delincuentes de tráfico, durante el período a que se contrae el informe no permite reconocer un efecto educativo visible" pues " el debilitamiento de la penalización y su manejo mediante arresto de fin de semana, y prisiones para pecadores de tráfico no pueden hacer olvidar que aquí se puede prescindir en general de las penas privativas de libertad, ya que son inseguras en su modo de operar y en todo caso no son necesarias" (25).

Las penas privativas de libertad no parecen haber dado el resultado que se esperaba en los delitos de tránsito, y hoy se pone seriamente en duda su eficacia frente a estos hechos, optándose por la aplicación de sanciones pecuniarias o directamente relacionadas con el tránsito de vehículos, como puede ser la retirada definitiva o temporal del permiso o licencia de conducir. No podemos dejar de tener en cuenta la posibilidad de la aplicación del beneficio de la Suspensión Condicional de la Pena y el Perdón Judicial, con lo cual la imposición de estas penas de prisión prácticamente queda desfigurada restándole de esta forma parte de su eficacia intimidativa, ya que en raros casos se llegaría a ingresar a prisión, lo que por otra parte no parece deseable por las razones ya expuestas.

5.2 LA MULTA.

La multa al igual que la pena de prisión tiene un carácter resocializador, no obstante su aplicación puede dar lugar a serias injusticias pues unos si pueden sentir la afectación en su patrimonio, mientras que otros no. El artículo 52 del Código Penal establece que la pena de multa consiste en el pago de una cantidad de dinero que el juez fijará dentro de los límites legales.

Para Zaffaroni "Uno de los problemas más graves que plantea la multa es su conversión en prisión en el caso de incumplimiento, puesto que pierde todos los beneficios derivados de su implementación, como sustitutivo de las penas cortas privativas de libertad, convirtiéndose de este modo en una vía indirecta para reimplantarla." (26). Nuestro Código Penal prevé la posibilidad de la conversión de la pena de multa en el artículo 55.

5.3 LA INHABILITACION.

Además de las penas principales antes mencionadas, encontramos las penas accesorias que son las que se derivan de la imposición de las principales, aunque no necesariamente. Según el artículo 42 del Código Penal, son penas accesorias: la inhabilitación absoluta, inhabilitación especial, comiso y pérdida de objetos o instrumentos del delito, expulsión de extranjeros del territorio nacional, pago

de costas y gastos procesales, publicación de la sentencia y todas aquellas que otras leyes señalen.

En algunas legislaciones la Inhabilitación se contempla como una pena principal, en nuestro medio según el artículo 42 es una pena accesoria y puede ser absoluta (artículo 56) y especial (artículo 57). Para los fines del presente trabajo únicamente me referiré a la Inhabilitación Especial, la cual consiste en la prohibición de ejercer una profesión o actividad cuyo ejercicio depende de una autorización, licencia o habilitación, pues la comisión de un hecho de tránsito lleva aparejada este tipo de pena, de conformidad con lo preceptuado por el artículo 157 del Código Penal y el artículo 19 de la Ley de Tránsito, en los que se establece como pena accesoria la privación del permiso o licencia para conducir por el término de tres meses a tres años.

La pena de privación del permiso para conducir apareció con los llamados delitos de tráfico, y ha sido considerada como la más adecuada para su sanción, contemplándose en la práctica de la totalidad de los ordenamientos jurídicos. Para Kaiser, es la única que puede ser eficaz en el orden de la prevención general, ya que es la más temida por los potenciales delincuentes de tráfico, y la única que se aplica con una relativa uniformidad, aunque sobre su eficacia no existen análisis empíricos precisos.

Para del Rosal, citado por Pilar Gómez Pavón, "Esta pena carece del aspecto peyorativo inherente a otras y por eso puede resultar la más adecuada para estos delitos, ya que no podemos olvidar que va destinada a unos autores que en la mayoría de los casos no responden

a las características atribuidas a otra clase de delincuencia y que deben cumplir más misiones preventivas que represivas" (27). Para Gómez Pavón: " La pena de privación del permiso de conducción está, además, directamente relacionada con el delito cometido, y puede tener mayores efectos sobre estos sujetos que las privativas de libertad, que normalmente no se cumplirán, en virtud de los beneficios de la remisión condicional de la condena" (28) además cumple la misión de alejar de la circulación al condenado sin que esto presuponga su ingreso a prisión.

Con independencia de las medidas penales o administrativas que se tomen, como se ha expresado en este trabajo, parece necesaria una labor preventiva y educacional, llevando a la conciencia de la población el peligro que representan esta clase de acciones, ya que a la larga sería el único medio de hacer disminuir los delitos de tránsito.

CAPITULO TERCERO:

DESPENALIZACION DE LOS HECHOS DE TRANSITO

1.- DESPENALIZACION.

Previo a tratar esta moderna corriente del derecho penal, es necesario tomar en cuenta que actualmente existe una inflación en esta rama del derecho, mediante la proliferación de una serie de figuras delictivas, sin que exista una necesidad lógica y fundamental para ello. En la actualidad se han incorporado al Código Penal nuevas figuras delictivas, y también han aparecido leyes especiales que regulan hechos que pasan a formar parte del derecho penal, las cuales llevan implícitas medidas de coherción que limitan la libertad personal de los inculpados, a pesar de que no existe razón alguna para que el Estado asuma una actitud paternalista para con los particulares, encontrándonos ante una penalización en la que se evidencia el aumento constante y gradual de las infracciones sancionadas mediante el derecho penal.

Con el paso del estado policía al estado de derecho, se produjo un proceso de criminalización como único medio de garantizar al particular frente a la administración pública, incluyendo como infracciones penales, faltas que anteriormente, eran sancionadas administrativamente. La despenalización se coloca entonces como la antítesis del proceso criminalizador o de inflación penal.

La introducción en nuestro país de la corriente despenalizadora es necesaria para estar a la altura de las legislaciones modernas de países como Italia, Francia, Alemania, España, etc, en donde la

El autor Jaime Paris Riera al referirse a esta corriente dice que "Es la transformación de las infracciones penales en infracciones administrativas." (31)

Algunos autores toman el concepto de despenalización como sinónimo de descriminalización y otros por el contrario tratan de diferenciar dichos términos, pero en la mayoría de los casos lo que se pretende es que el Estado intervenga pero no en forma punitiva, sino a través de sanciones administrativas, civiles, educativas, etc.

Podemos decir entonces que despenalización es la exclusión del derecho penal de ciertas conductas que deberán ser sancionadas de manera no punitiva, siendo esta la razón por la que adoptamos el concepto del Abogado Guatemalteco José Adolfo Reyes Calderón, citado por el Licenciado Fredy López Contreras en su tesis de graduación, quien indica que: "entendemos por despenalización, el mecanismo en virtud del cual, una conducta descrita en la ley penal como delito, sale de esta esfera para ser sancionada en el ámbito de una jurisdicción diversa de naturaleza civil, comercial o administrativa", agregando que "no se trata pues de transformar una conducta ilícita en lícita, sino variar la naturaleza de la sanción imponible" (32).

A esta corriente se le han formulado alguna críticas como por ejemplo el hecho de decir que mediante la despenalización se traslada la competencia penal a otras instituciones de carácter civil o administrativo, cosa que no es así, pues no se pretende que una institución administrativa ejerza la competencia penal que le corresponde a un órgano jurisdiccional, sobre todo porque la sanción

no será de índole penal, pues si por ejemplo se sanciona a una persona con la pena de multa, el incumplimiento del pago de esa multa no se transformará en prisión como actualmente se encuentra regulado, sino que habrán de encontrarse otras formas para la ejecución de la misma, de tal manera que al tomar cualquiera otra forma, esas infracciones quedarán fuera del derecho penal.

También se le critica el hecho de que la transformación de estas infracciones no tiene efecto intimidatorio ante las personas insolventes, pues no temerá la conversión de su sanción en la privación de su libertad, cosa que también es falsa, pues si bien es cierto que mediante la despenalización se pone en entredicho la eficacia intimidatoria de la sanción, es mejor correr con ese riesgo que permitir la conversión en privación de libertad, debido a la crisis por la que actualmente atraviezan las penas privativas de libertad.

También se dice que mediante la aplicación de esta corriente, la sociedad carecería de la tutela que le brinda el derecho penal, lo cual es cierto hasta cierta medida, pues si bien es cierto que la infracción a una norma no va a ser sancionada penalmente, también lo es el hecho de que la sociedad si tendría protección por cuanto el hecho se va a sancionar solo que de una forma no punitiva, que en ciertos casos puede ser más temida que la sanción penal, como por ejemplo la suspensión temporal o definitiva de la licencia de conducir, o en el caso de una multa que no se hizo efectiva, el penado corre el riesgo de perder sus bienes, pues la resolución en la que se impone pasa a constituir título ejecutivo, y finalmente porque las conductas

contempladas en la ley como delitos de tránsito en su mayoría son conductas culposas que deben ser tratadas, formal y materialmente en forma diferente a las conductas dolosas.

Como ventajas que obtendríamos con la aplicación de esta corriente despenalizadora, en primer lugar diremos que trasciende en beneficio de la colectividad, pues evitaríamos que a personas a quienes se puede considerar como ciudadanos normales (conductores) ingresen a un centro de prisión, mezclándose con verdaderos delincuentes, lo que contribuye a desmoralizar a los individuos que por ello sufren mayores deformaciones en su conducta y personalidad, pues como sabemos los centros de detención del país no cumplen con los propósitos de reorientación social del delincuente, sino que al contrario es donde más se da la violación de los derechos humanos de las personas, pues la prisión lejos de cumplir una función socializadora alienta la delincuencia dando una especie de capacitación a quien ingresa por primera vez y acrecienta los conocimientos de las personas que ya han estado en ella.

También podemos mencionar el hecho de que mediante la aplicación de esta corriente se disminuirá en gran medida las detenciones y procesamientos injustos, será trascendente también para la aplicación de la justicia social ya que las personas que ingresen a prisión serán las que incurren en hechos tipificados por la ley como delitos que tengan trascendencia social y que merecen ser sancionados penalmente.

2.- LA SITUACION EN EL TRANSITO:

La vida de nuestro tiempo ha sido marcada por la técnica con su sello inconfundible. Entre los más importantes signos de esta técnica se encuentra la motorización y con ella el vehículo de motor.

Como reverso de las conquistas alcanzadas, se han hecho notorios una serie de puntos vulnerables y de peligros, uno de los cuales lo constituye la circulación por las vías públicas, y más aún, por los fallos de la conducta humana en este ámbito de la vida.

Los accidentes -es decir muertos y heridos-, son un trágico tributo a la libertad y al tráfico, exigido por la inauditamente complicada sociedad Técnica. Al igual que los accidentes domésticos y laborales, están condicionados en cierta medida por actos defectuosos y en especial en este campo debido a la estructura específica de la sociedad, lo que vale tanto como decir que son necesarios.

El aumento de los accidentes de tránsito se debe en gran medida al aumento del número de vehículos, y consecuentemente, el descubrimiento y enjuiciamiento de los delitos de tránsito absorben la mayor parte del tiempo y atención de que son capaces los órganos encargados de la persecución penal y de los tribunales penales. En el tránsito diario todo conductor está próximo a la situación delictiva, cualquiera potencialmente puede convertirse en un delincuente.

El autor alemán Gunther Kaiser al referirse a las conductas ilícitas en el tránsito de vehículos dice que "los delitos de tráfico son una clase de delitos especiales de los que prácticamente todo aquel

que posee la condición de poder conducir un vehículo de motor, se convierte por regla general, en autor por lo menos una vez durante su vida." (33).

Más adelante agrega el mismo autor: "no cabe desconocer que cuando en la circulación diaria casi todo el mundo, se convierte en delincuente, la creciente delincuencia de tráfico introduce el desconcierto en los fundamentos del derecho penal, el castigar todo y mucho en suma, debilita la fuerza de impresión de la pena criminal." (34)

Cabe alegar que si en los ambitos sometidos al derecho penal, es posible ser educado, dirigido o influido, es ante todo allí donde se habla al ciudadano normal que ha incurrido en una pena.

"Las infracciones del tráfico, tienen con arreglo a la valoración que de ellas se hace el orden legal, el rango de injusto criminal o representa al menos una conducta contraria a normas de relevancia jurídica." (35)

Pues sea como contravención del orden o como conducta criminal se trata de una conducta que socialmente llama la atención lo que hace necesario sea incluida en el análisis político-jurídico, así como establecer diferencias, y de acuerdo a ellas sanciones sociales de diversa indole, "pues el número de año en año creciente de los accidentes y las pérdidas de vidas humanas, criticado desde hace tiempo como inadmisibles, así como la enorme carga económica unidas a las consecuencias de los accidentes, han conducido a una activación de trabajos en todos los terrenos científicos, con la esperanza que los resultados adquiridos, aplicados utilmente en la práctica hagan posible

aumentar la seguridad del tráfico y reducir el número de víctimas y daños." (36).

El sí y hasta que punto en los delitos de tránsito se trata de un fenómeno de criminalidad y se requieren sanciones jurídico-penales de tránsito, es una de las cuestiones más importantes en torno a las cuales guían las polémicas de la política de tránsito en la actualidad.

Se ha dicho que los delitos culposos carecen de interés criminológico porque únicamente en un delito cometido dolosamente el acto está regido realmente por el autor. No puede desconocerse, que la teoría de la culpa para fundamentar el cuidado exigible en el tránsito, ha derivado hacia la situación de la acción y de la puesta en peligro.

El tránsito diario en la actualidad ha sido posible únicamente por la técnica moderna, su complejidad y peligros plantean elevadas exigencias a los conductores; la velocidad y capacidad de rendimiento de los vehículos la creciente densidad del tránsito y las deficientes condiciones de las carreteras y calles ha llevado al desarrollo de esta actividad a los límites de lo que la persona es capaz de soportar.

Si participa en él un gran número de seres humanos hay que esperar también un gran número de infracciones de tránsito. Con el incremento de las conductas defectuosas y, por consiguiente de los accidentes, crece también el número de asuntos que llegan a los tribunales, especialmente para la administración de la justicia penal; esta se halla ocupada predominantemente en la liquidación de los asuntos penales referidos al tránsito de vehículos.

Durante mi relación laboral con el Organismo Judicial en los Juzgados de tránsito, pude darme cuenta que no existe un criterio uniforme de los jueces para calificar un hecho de tránsito, pues algunas veces tipificaban un hecho de esta naturaleza como delito de Responsabilidad de conductores y otras veces se mandaba a los involucrados a dirimir su controversia a la vía civil, entonces las divergencias en la práctica de la medida de la pena, tratándose de delitos masivos de la misma índole, se acredita como perjudicial para la formación y consolidación de una conciencia de derecho y, con ello, para la eficacia preventivo general de las normas que rigen el tránsito de vehículos. De allí derivan ante todo las exigencias político-jurídicas de simplificación procesal, descargo de asuntos, reobjetivación y descriminalización del derecho penal. A veces se alega para fundamentarlo desde un punto de vista científico experimental los especiales riesgos de la conducta en el tránsito.

2.1 EL RIESGO EN EL TRANSITO:

El que corre un riesgo, emprende algo. Aunque el hombre trata por un lado evitar los riesgos y protegerse de sus consecuencias, por otro lado el riesgo tiene para muchas personas, un aspecto seductor, atractivo y fascinante, porque constituye un desafío para el ser humano. Bajo este concepto a la conducta de la persona en el tránsito de vehículos se puede caracterizar como una conducta de riesgo. Los riesgos consisten esencialmente, en las posibilidades de cometer faltas,

de causar un accidente o sufrirlo, o bien de ser condenado a una pena. Los riesgos generalmente ligados al comportamiento en el tránsito, pueden revestir una índole particular por la calidad de la carretera y el vehículo o la personal puesta en peligro individual. Tampoco es nuevo el problema del riesgo condicionado por el vehículo, como por ejemplo, el que consiste en tener que utilizar, llegado el caso, el mismo pie para el acelerador y el freno; hay que considerar además las conductas arriesgadas del que participa en el tránsito.

En el tránsito por carriles y en las vías públicas encontramos el genuino ámbito de la idea del riesgo; a esto se añaden determinadas profesiones cuyo ejercicio lleva consigo forzosamente peligros para terceros, por ejemplo la del médico, el cazador, el conductor de vehículos, la actividad de policía, etc. Esta enumeración de la profesión, la empresa, el tráfico, el deporte y el juego como fuentes de peligro no agota el número de estas

A este respecto Gunther Kaiser escribe: " con el sinnúmero de actividades riesgosas conscientes o inconscientes, se plantea el problema de sí y hasta que punto el derecho Penal puede admitir tal estado de cosas como "socialmente adecuado" mesurado o lícito es decir, hasta donde puede ser tolerado por la sociedad sin sanción; como soluciones al problema parecen ofrecerse la del "riesgo moderado" (Binding) "el riesgo lícito" o también el riesgo no prohibido", así como la adecuación social (Welzel)". (37)

Lo que importa evidenciar es que el derecho penal desde hace largo tiempo y en verdad antes de que el tránsito de vehículos por las vías

públicas se convirtiera en un fenómeno de masas, se ha ocupado del problema de la calificación de los riesgos de la vida cotidiana y ha tratado de encontrar la solución adecuada.

Diariamente y a toda hora se realizan innumerables acciones que comportan para cualquiera la posibilidad de desencadenar un proceso causal que lleva a la lesión de la integridad corporal, incluso de la vida de otras personas, y en los cuales el que actúa tiene que ser generalmente consciente también de que aún poniendo el máximo de cuidado por su parte, no puede excluir completamente, la realización del peligro ligado a la acción.

La teoría del riesgo permitido nació en el campo de la culpabilidad, como no puede ser de otra manera, tomando en cuenta de que actividades específicas crean un aumento de riesgo. Otro criterio ubica al riesgo permitido como causa de exclusión del injusto, en donde algunos lo consideran como causa de justificación y otros de atipicidad.

Maurach sostiene una posición particular y considera que cuando se ha puesto el cuidado debido en una actividad peligrosa, en sí lícita, lo que habrá es una causa personal de exclusión de la responsabilidad pero en modo alguno una causa de justificación. (38).

Algunos otros autores consideran el riesgo permitido como causa de inculpabilidad. Para Zaffaroni, el riesgo permitido: "Más que una específica causa de exclusión del delito, es una pluralidad de hipótesis en que no hay delito, sea porque falta la tipicidad, porque falta la antijuricidad o porque falta la culpabilidad. La pretensión de hacerlo materia de un tratamiento unitario está definitivamente

condenada al fracaso." (39)

Hay conductas que pese a aumentar los riesgos para los bienes jurídicos ajenos, permanecen atípicas porque no contravienen ninguna norma como es el caso del tránsito motorizado, al decir de Zaffaroni "se trata de conductas que están fomentadas por el orden jurídico configurando conceptos de atipicidad conglobante." (40)

El riesgo lícito es considerado ante todo como un aspecto del concepto de culpa y por ello los delitos culposos se consideran comunmente como el dominio de la figura del riesgo lícito o al menos se discute la idea del riesgo preferentemente en conexión con este grupo de delitos. Para Zaffaroni, no es correcto limitar el concepto de riesgo permitido únicamente a conductas culposas "puesto que hay conductas que exceden la mera tipicidad culposa, es decir la mera representación de la posibilidad del resultado, para entrar en el campo del dolo eventual con la aceptación de la posibilidad del mismo. Ello sucede frecuentemente y la prueba de la aceptación de la posibilidad del resultado, surge incluso de las previsiones que toma quien debe responder civilmente por su producción que contrata seguros para la eventualidad." (41)

Sea cual fuere el lugar que se le atribuye al riesgo en la estructura del delito, todas las concepciones desembocan en una exculpación limitada a ciertas acciones sin consecuencia. Participar en el tránsito sin aceptar un cierto riesgo es completamente imposible. "se considera contraria al deber de cuidado solo aquella puesta en peligro que excede la "medida normal del tráfico" o de la adecuación

social". En el principio de confianza desarrollado por la jurisprudencia, fundamentalmente para el tráfico, se puede por ejemplo comprobar hasta donde llega el riesgo moderado." (42)

La crítica apunta al desplazamiento de los límites actuales a favor del conductor, mientras el derecho penal tiende más bien en dirección opuesta, incluyendo y criminalizando la conducta que comporta un "accidente en gestación".

La conciencia general del derecho, los diez mandamientos y por lo demás, la educación tradicional son suficientes en el ciudadano medio para distinguir entre lo justo y lo injusto, lo que no ocurre en el derecho penal de tránsito, pues al parecer no es suficiente para ordenar y regular el comportamiento de una persona en el tránsito vehicular. "La deficiente fuerza regulativa de los preceptos jurídicos penales vigentes, podrán residir en que el derecho penal de tráfico afecta un ámbito de la vida en que lo moral y con ello lo justo no se comprende en modo alguno en si mismo." (43)

El riesgo jurídico penal de quien participa en el tránsito, depende principalmente del conocimiento de los preceptos jurídicos penales que lo regulan, pero cabe preguntarnos ¿como puede el que participa en el tránsito llegar a enterarse de los preceptos que lo regulan?. Ni un especialista en derecho de tránsito puede de algún modo tener presentes en todo momento la multitud de detalles que contienen esos preceptos, sin embargo el que participa en el tránsito debe regirse por ellos, incluso cuando tiene que tomar una decisión instantánea en una situación delicada.

Hay muchas actividades humanas ligadas a la aceptación de riesgos y la participación en el tránsito es especialmente en marcada medida una conducta arriesgada. Estos riesgos consisten esencialmente en:

- 1.- Lesionar a personas o dañar cosas muebles o inmuebles, sufrir daños en el propio cuerpo o vehículo, en pocas palabras causar un accidente o sufrirlo;
- 2.- Ser condenado a sanciones negativas consistentes en penas privativas de libertad o económicas o en la privación o suspensión de la licencia de conducir.

En otros países como Alemania por ejemplo, se imponen otras penas tales como la pérdida de la bonificación en el seguro de responsabilidad civil, imposición de un recargo en las primas del seguro, procedimiento disciplinario, etc.

El conductor puede considerar dentro de ciertos límites sus riesgos. Cuanto más se dejen llevar por la precaución por ejemplo conducir despacio, esperar más en los cruces, no rebasar otros vehículos, es decir que cuanto mayor sea la probabilidad subjetiva de alcanzar su destino sin daños, ni impedimentos, tanto más tarde llega a su destino y tanto más disminuyen los beneficios de su viaje.

Cuanto menos son sus medidas de precaución, cuanto más rápidamente conduce cuando con menos frecuencia realiza su parada reglamentaria en los cruces, es decir cuando menos opta por su probabilidad subjetiva y correlativamente es más elevado el riesgo de accidente, tanto más rápidamente alcanza su destino, es decir mayor su provecho económico. Elevar el riesgo de accidentes quiere decir aumentar la probabilidad

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
Biblioteca Central

de sufrir o causar un accidente y con ello aumenta el número de accidentes por unidad de tiempo. Hay que distinguir entre riesgos generales y especiales. Entre los riesgos generales se comprenden los riesgos relacionados con las condiciones generales de la carretera, el vehículo y el conductor; por riesgo especial se entiende el peligro que surge de una situación del tránsito singularmente concreta y por ello de poca duración. Los accidentes y en general los fallos, pueden por lo tanto, considerarse muchas veces como consecuencia de los riesgos generales y especiales.

2.2 EL RIESGO PENAL:

Si alguien conduce antirreglamentariamente y no le ocurre nada, por lo general no es castigado, es decir, el conductor puede en general y bajo determinadas circunstancias aumentar considerablemente el riesgo del accidente, y sin embargo, no tener que temer ninguna pena.

Por lo tanto el hecho de la punición ejemplar y selectiva influye en la conducta arriesgada. Si un riesgo muy elevado desemboca en un accidente, crece considerablemente para el conductor la probabilidad de ser descubierto y castigado. Así el conductor culpable de un hecho en los que se han causado lesiones, es castigado por lo general más rigurosamente que si no las hubiere habido. Cuanto mayor es la probabilidad de ser identificado como autor, de un delito de tránsito, más dura es en general la sanción, siempre dentro de ciertos límites. Si una conducta antirreglamentaria lleva a un accidente grave, ha

una elevada probabilidad de que este suceso sea descubierto y también sancionado más gravemente, por ello los conductores que quieren evitar percances, han de procurar correr los mínimos riesgos posibles.

El riesgo penal desempeña por consiguiente una doble función, de un lado, en elevada medida es parte integrante de la conducta del tránsito rica ya en riesgos, y de otro es el resultado de los singulares factores del riesgo en la situación del tránsito; además de esto es importante para generar la presión de la norma, la magnitud de la delincuencia en el tránsito y con ello para la eficacia general preventiva de las normas que rigen esta conducta.

2.3 EXCESIVAS EXIGENCIAS PARA EL PARTICIPANTE EN EL TRANSITO:

La sociedad actual nos plantea una serie de exigencias que para una parte de la población son hasta ahora notoriamente excesivas. Se nos exige un permanente modo de pensar racional y abstracto y decisiones de pequeña o gran importancia, sin que sea seguro que poseamos la capacidad y el saber precisos para satisfacer esas exigencias. En términos generales se habla de una exigencia excesiva al hombre en relación con las decisiones que se le piden y de una falta de educación para la libertad. Algunos juristas le niegan reconocimiento jurídico a la tesis de una posible pretensión excesiva porque según ellos no puede ser lo que no debe ser y consideran a la pretensión excesiva como una teoría funesta y equivocada, pues ese punto de vista no puede justificarse a la vista del constante crecimiento del

derramamiento de sangre en la circulación de vehículos.

No podemos admitir con carácter general una pretensión excesiva, sino que tenemos que preguntarnos cuando y en que circunstancias surgen estas pretensiones excesivas. Para una solución jurídico-política con respecto a las pretensiones excesivas no parecen ofrecerse más que tres caminos:

- 1.- Plantear exigencias más severas para comprobar la idoneidad para conducir del que participa en el tránsito y en caso de fracaso privar al conductor del permiso de conducir,
- 2.- Mediante el adiestramiento de una ininterrumpida punición, exhortar, incluso obligar, a una acomodación adecuada al tránsito,
- 3.- Como tercera solución combinar las dos anteriores. Si así se afirmara la pretensión excesiva, se privaría de sustento a la reprochabilidad de la conducta infractora del tránsito. Aunque este comportamiento defectuoso siguiera siendo una acción intolerable, no habría sitio para un juicio de desvalor ético-social. En esta dirección de exculpación y descriminalización apunta también una serie de impulsos sobre todo desde un punto de vista empírico-científico.

2.4 EN LOS DELITOS DE TRANSITO SE TRATA DE UNA FIGURA NO DOLOSA:

El comportamiento típico y antijurídico que nace de un hecho de tránsito no se origina porque el sujeto hubiera dirigido su voluntad hacia la comisión del mismo, sino deriva del hecho de no tomar el deber de cuidado que le era exigible de acuerdo a las características

personales del agente (jóven, adulto, enfermo, sano, ebrio, sobrio, despierto, desvelado, etc.) y de las circunstancias de modo, forma y lugar de donde se originó el hecho, por ejemplo si es de día o de noche, si hay o no buena visibilidad, si el asfalto está mojado o seco, si es en un lugar bastante poblado o desierto, si ocurrió en una vía rápida o una vía secundaria, etc, son factores que sirven para precisar fronteras entre lo que es un caso fortuito y la culpa, así como para determinar el grado de gravedad de la misma.

El principio de confianza desarrollado por la jurisprudencia Alemana y Española especialmente para el tránsito de vehículos, tiene particular trascendencia, pues mediante el mismo, el conductor de un vehículo cuenta con que los demás conductores guiarán sus vehículos de la manera que es corriente que se haga, sin salirse de su carril, sin efectuar paradas bruscas, haciendo señales antes de girar, etc, todo ello en relación al tipo de camino utilizado y el lugar en el que el tránsito se desenvuelve, así lo que frecuentemente ocurre, no es lo mismo en una avenida de intenso y veloz tránsito que en una calle de pueblo.

Este principio a que me refiero también tiene importancia en cuanto a los peatones, cuya actitud se pone a cargo del conductor, para adjudicarle los delitos de Homicidio o Lesiones Culposas, pues -se dice- que tienen la obligación de precaverse contra la imprudencia, siempre posible de los demás. A este respecto la Ley de Tránsito en el artículo 28 establece que "El conductor de un vehículo debe guiar en forma que asegure el pleno dominio sobre el vehículo y con la

prudencia, diligencia y pericia debida. En todo caso extremará sus precauciones en sitios o lugares que ofrezcan riesgo o peligro en razón de las circunstancias o del lugar y que puedan ser causas de accidentes, desorden o molestia."

Constantemente se admite en general que en los hechos de tránsito se trata de una conducta no dolosa, lo que puede ser demostrado con la observación y las estadísticas de los condenados por delitos de tránsito. También la dogmática de los delitos culposos apoya la presunción de que en la conducta defectuosa en el tránsito se trata en general de conductas no dolosas, como referencia a la producción del resultado lesivo, como lesiones, homicidio o daños esto es indiscutible.

En algunas legislaciones se contemplan delitos de tránsito dolosos, como por ejemplo la fuga en caso de accidentes, conducir estando privado de permiso de conducción o bajo influencia de alcohol; se debe partir sin embargo de la hipótesis de que predominantemente la conducta defectuosa en el tránsito viario es cometida sin dolo. Esta concepción no ha dejado en paz al derecho penal, de una parte en relación con la creciente cuota de accidentes y delitos y de otro, con los peligros de bagatelización, pues la censura ético social con las que se gravan progresivamente las infracciones de tránsito, no pueden expresarse claramente con los criterios de la falta de dolo o de la culpa, a la vista del gran número de víctimas y de la aparición de conductas que comportan una gestación de accidentes, parece necesario una mayor desaprobación social de ciertas acciones y para ello se han

utilizado dos categorías a saber: el primero el dolo eventual y el segundo del dolo de puesta en peligro.

La crítica a estos puntos de vista no se ha hecho esperar y para el efecto se pregunta a la dogmática de donde sacó el saber que el delincuente de tránsito en un caso determinado actúa con dolo de peligro, e incluso si ese saber existiera no se podría cuestionar el hecho de que en relación al resultado dañoso desaprobado en las infracciones de tránsito es típico el actuar no doloso.

La conducta del hombre en el tránsito se puede presentar de dos aspectos: desde un punto de vista de la pretensión excesiva y el de la comisión no dolosa de las infracciones de tránsito. El primer aspecto conduce a dudar sobre la reprochabilidad de la conducta incorrecta en el tránsito, mientras que el segundo aspecto niega en verdad en general que las pretensiones sean excesivas, pero destaca el pequeño grado de culpabilidad indicado por el medio de comisión culposa.

La técnica, el anonimato, el riesgo, la ausencia de dolo, y con frecuencia pretensiones excesivas para el conductor normal, son reconocidos como caracteres de los delitos de tránsito, aunque estos criterios los encontramos también en situaciones delictivas fuera del tránsito de vehículos.

La concurrencia compleja de estos factores en combinación con el fenómeno de masas, es precisamente lo que caracteriza las circunstancias y con ello la situación en los delitos de tránsito. Esta situación típica del tránsito aclara la tendencia del que participa

en él a cometer infracciones de tránsito y hace aparecer el enjuiciamiento de la conducta defectuosa en el ámbito del tránsito de vehículos en una forma benévola.

De todos modos se indica que en la comisión de las infracciones de tránsito no se requiere ni se persigue intencionalmente una conducta socialmente nociva, y por ello la educación y la prevención general pueden tener perspectivas dentro de ciertos límites. Lo que hace que el hecho punible sea un delito de tránsito es tan solo la combinación de la tutela del bien jurídico con la índole del ataque y ejecución por parte del delincuente resultante del tránsito viario y sus peligros. Hay hechos punibles de tránsito específicos, como por ejemplo el delito de Responsabilidad de Conductores contenido en el artículo 157 del Código Penal, y delitos que no son específicos del tránsito como por ejemplo el Homicidio Culposo y las Lesiones Culposas, que son hechos punibles que también pueden cometerse en el tránsito de vehículos.

Los hechos de tránsito en parte son cometidos culposamente, pero en parte se estima que son modos de comportamiento socialmente peligrosos, desconsiderados y dañosos en la vía pública, que de acuerdo al grado de culpabilidad y la medida de la puesta en peligro o lesión están considerados como sanciones criminales, administrativas, civiles etc.

El que aprende a conducir ha de familiarizarse con los dispositivos de dirección, cambio de velocidades y frenos de su vehículo, tiene que ejercitarse en las maniobras y movimientos de los pies que precisa para conducir y guiar, grabar en la memoria las reglas y señales d

tránsito, y tiene que aprender sobre todo a acomodar su manera de conducir al flujo de vehículos, siempre cambiante. Este depósito de ejercitadas acciones descarga al ser humano de la necesidad de consagrar su atención a cada una de aquellas numerosas manipulaciones y lo deja en libertad de aplicarla a la observación de las incidencias del tránsito. Sin este depósito de acciones automatizadas no sería ni siquiera pensable el tránsito moderno.

Cierto es que la pena criminal para la culpa inconsciente leve, hace ya largo tiempo que no se considera justa a los ojos de varios pensadores, expresar esta convicción es el sentido que tiene la queja nunca acallada sobre las pretensiones cada vez más excesivas que se imponen al conductor. La abolición de la pena en el caso de Homicidio y Lesiones causadas con culpa leve, es decir no causadas por irreflexión elevaría por ello la eficacia de la ley penal.

En el tránsito de vehículos se puede comprobar que el derecho penal se encuentra inundado de bagatelas, con ello se oscurece la visión de la verdadera criminalidad y se disminuye la sensibilidad para la pena y su significación.

Así como ocurre en los delitos culposos, cualquiera se puede ver implicado en un suceso, y como ocurre principalmente en el derecho penal de tránsito, las personas comparecen por miles ante los tribunales, con el único fin de lograr la reparación de los daños materiales, físicos o morales provenientes del delito, y no para que el sujeto activo del hecho sea penado o encarcelado, teniendo a los juzgados penales como oficinas de cobro de los daños y/o perjuicios

que provienen del hecho, entonces sería mejor en tales casos, renunciar enteramente al derecho penal y a la pena.

" La experiencia indica que la presencia del querellante en los delitos de acción pública es masivamente usado para entablar acciones penales en supuestos delitos contra la propiedad, fundamentalmente en defraudaciones, como medio de instrumentar al proceso penal erigiéndolo en recurso coactivo para el cobro de sumas de dinero, lo que perturba en gran medida el funcionamiento de la administración de justicia. En este sentido se objetó, que a nivel masivo, el querellante se convierte en un medio de elitizar la justicia en lugar de constituir un medio de ampliar el acceso a la misma". (44)

Los delitos de tránsito son en su mayoría delitos culposos, cuyo contenido de injusto en comparación con otros delitos, por ejemplo los delitos contra el patrimonio, es pequeño.

Estos ilícitos son fundamentalmente distintos de las acciones criminales, y de acuerdo con esto deben tratarse formal y materialmente en forma distinta, lo que quiere decir que ha de escatimarse hasta donde sea posible el enjuiciamiento con arreglo al derecho penal. Los criterios para tal delimitación radican en la personalidad del sujeto, por ejemplo en el modo de ser.

Todo conductor de un vehículo se encuentra en una situación potencialmente delictiva, sin que tenga la más mínima intención de infringir la ley. Sería equivocado castigar a las personas que han participado en un hecho de tránsito, con la misma clase de penas que a la gente que pertenece a la esfera de la criminalidad común. Es

necesaria una delimitación del derecho penal referido al tránsito de vehículos al derecho penal común, para evitar el deterioro de la eficacia de la administración de la justicia penal en su conjunto.

Es correcto diferenciar los delitos por culpa inconsciente, aquellos que cualquiera puede cometer sin querer, y los delitos con culpa consciente o "imprudencia grave", que en modo alguno hay que distinguir en todos los casos de la criminalidad grave. Un delito culposo grave es exactamente tan reprochable desde el punto de vista social como un hurto.

En los delitos de tránsito debería distinguirse según la culpa consista en una falta de atención que le puede ocurrir a cualquiera o se trate de una culpa grave que pesa tanto como el dolo.

La inclinación a atenuar la criminalización de los delitos de tránsito, por tanto la tendencia a la aplicación de un derecho penal especial o a una ejecución especial de la pena se basa en que las personas involucradas en esta clase de hechos, es un ciudadano normal bien conceptuado, que a todos nos puede ocurrir un hecho de tránsito y finalmente en que la valoración de la sociedad apoya esta tendencia.

Las infracciones graves de tránsito, en especial aquellas que se encuentran contempladas en el Código Penal como delitos, se enjuician debido a su colocación en el derecho vigente como auténtica criminalidad, por lo demás, se entiende en general que esta criminalidad en el tránsito no es tan grave como los delitos contra el patrimonio o contra la honestidad.

CONCLUSIONES:

- 1.- El tráfico rodado y los modernos medios de transporte constituyen un hecho que no solo se permite, sino que incluso, es fomentado por la Administración y la misma sociedad, por los beneficios y ventajas que reportan, pero también conllevan por el simple hecho de la utilización de un vehículo, un aumento del número de probabilidades de resultados lesivos, pues el hecho de conducir vehículo se considera peligroso en sí mismo, sin necesidad de ulteriores matizaciones, existe siempre la posibilidad más o menos lejana de un resultado dañoso.
- 2.- El problema mayúsculo en cuanto al tránsito, estriba en la falta de educación, respeto y cortesía de los conductores de los vehículos de todo tipo y también de los peatones.
- 3.- Un hecho de tránsito no constituye una figura delictiva por extrema ratio, es fundamentalmente distinto de una acción criminal, por lo que debe tratarse formal y materialmente en forma también distinta.
- 4.- Deben revisarse los hechos delictivos que tengan conexidad con problemas de tránsito y que actualmente son considerados como delitos, a efecto que la conducta defectuosa en el tránsito, sea sancionada en forma no punitiva.
- 5.- La experiencia adquirida como laborante del Juzgado Tercero de Paz de Tránsito, hoy quince de Paz del Ramo Penal, indica que la presencia del ofendido, es bastante usada para entablar acciones penales en supuestos delitos de tránsito, como recurso coacti-

vo para el cobro de sumas de dinero por los daños y/o perjuicios provenientes del hecho, lo que perturba y debilita la administración de la Justicia Penal.

- 6.- La despenalización es un mecanismo por medio del cual una conducta tipificada por la Ley como delito, deja de serlo, para ser sancionada en una Jurisdicción diversa, ya sea de naturaleza civil o administrativa.
- 7.- Los tipos contenidos en el Código Penal referidos al tránsito de vehículos, presentan núcleos problemáticos para los Derechos Humanos, por encontrarse en los mismos resabios de la Responsabilidad objetiva y tipificaciones abiertas y ejemplificativas imposibles de definir.
- 8.- Las penas que contempla el Código Penal, para este tipo de delitos, pierden su eficacia intimidativa, pues la mayoría de veces el condenado por un hecho de tránsito, es beneficiado con la suspensión Condicional de la Pena o el Perdón Judicial.

RECOMENDACIONES:

- 1.- Resulta imprescindible una labor preventiva y educacional que haga tomar conciencia del peligro que representa el tránsito de vehículos y peatones, que a largo plazo parece el medio más idóneo para lograr la disminución de los delitos de tránsito a límites tolerables.
- 2.- Para que los problemas de tránsito puedan superarse en Guatemala, es importante que dentro del programa de estudios de los alumnos de pre-primaria, primaria y secundaria se incluya un curso sobre leyes de tránsito, a fin de que el futuro piloto y peatón adquieran conocimiento de como conducirse por la calles y carreteras del país.
- 3.- Es necesario revalorar la personalidad del inculpaado de un hecho de tránsito y su peligrosidad, a fin de someterlo al tratamiento más adecuado para él y más eficaz para la defensa social.
- 4.- La elaboración de un programa que tienda a concientizar a las personas que se movilizan por la ciudad o el interior del país acerca de la importancia de respetar las normas, leyes y reglamentos de tránsito, a fin de minimizar los accidentes y los contratiempos que los mismos conllevan.
- 5.- La creación de institutos especiales para los autores de un hecho de tránsito, en los cuales se procure elevar su cultura y preparación técnica, fundamentalmente en lo que al conocimiento de las leyes causales se refiere, obligando a los infractores a concurrir a dichos centros.

- 6.- La creación de una nueva ley de tránsito, que contenga una serie de medidas de carácter preventivo, tendientes a lograr una disminución de los factores que contribuyen a producir un accidente de tránsito lo que será más efectivo que el empleo indiscriminado de sanciones.
- 7.- Transformar las figuras delictivas referidas al tránsito de vehículos, en figuras administrativas para ser sancionadas no penalmente sino con una sanción diferente.
- 8.- Es urgente modernizar el Código Penal mediante la despenalización de ciertas figuras delictivas inoperantes, de bagatela y todo lo concerniente al tránsito de vehículo.
- 9.- La creación de un órgano específico, Un Ministerio de transportes por ejemplo, para atender los asuntos que surjan por el tránsito de vehículos, con funciones no solamente de persecución y sanción de estos hechos, sino también de implementar acciones de carácter preventivo para lograr que el número de accidentes, lesiones y muertes, no supere el límite que puede considerarse normal.

CITAS BIBLIOGRAFICAS:

- 1.- NOVISIMO DICCIONARIO DE LA LENGUA CASTELLANA. Librería de Garnier Hermanos París 1,983 Pag. 903.
- 2.- Ibid. pag. 900
- 3.- CABANELLAS GUILLERMO. Diccionario de Derecho Usual 12a edición editorial Helista. Buenos Aires Argentina Tomo VI. pag. 496.
- 4.- Loc cit.
- 5.- Ibid. pag. 483.
- 6.- Loc. cit.
- 7.- CORRIPIO FERNANDO. Gran Diccionario de Sinónimos. Editorial Brugera S.A. Barcelona España. 1,979 pag. 255.
- 8.- DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Editorial Espasa Calpe. S.A Madrid 1,984 Tomo I. Pag. 1029.
- 9.- CABANELLAS GUILLERMO. Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, Editorial Heliasta S.A. 20a edición. Buenos Aires Argentina 1,986 Tomo VIII pag. 321.
- 10.- Loc cit.
- 11.- OSORIO MANUEL. Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales. Editorial Heliasta S.A. Argentina 1,978 pag. 15.
- 12.- VELA TREVIÑO SERGIO. Culpabilidad e inculpabilidad, 2a edición México 1,983 pag.141
- 13.- DICCIONARIO ENCICLOPEDICO ILUSTRADO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, Editorial Ramón Sopena S.A Barcelona España Tomo II. Pag. 1739.
- 14.- MONZON PAZ GUILLERMO ALFONSO. Introducción al Derecho Penal Guatemalteco, Parte Especial la ed. Impresiones Gardisa Guatemala

- 1,980. pag 16.
- 15.- SISTEMAS PENALES Y DERECHOS HUMANOS EN AMERICA LATINA, ob. cit.
pag 63.
- 16.- loc. cit.
- 17.- JAUREGUI HUGO ROBERTO. La Protección de los Derechos Humanos en la Legislación Penal Guatemalteca, y su Concepción en el Proyecto del Código Penal de 1,991. pag. 104.
- 18.- Loc. cit.
- 19.- CABANELLAS GUILLERMO. ob. cit. pag 127.
- 20.- DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA ob. cit pag. 1988.
- 21.- CABANELLAS GUILLERMO. Diccionario de Derecho Usual 9a ed. Editorial Heliasta S.R.L Buenos Aires Argentina 1,976 tomo II pag. 521.
- 22.- ZAFFARONNI RAUL EUGENIO. Manual de Derecho Penal 2a edición en México 1,988 pag.718.
- 23.- GOMEZ PAVON PILAR. El Delito de Conducción bajo la influencia de Bebidas Alcohólicas, Drogas Tóxicas o Estupefacientes. Casa editorial Bosh S.A. Barcelona España 1,985 pag. 210.
- 24.- Ibid. pag. 217.
- 25.- KAISER GUNTHER. Verkehrsdelinquenz Und Genralprävention. Versión Española. Espasa-Calpe S.A Madrid 1,978 pag. 472-473
- 26.- ZAFFARONNI RAUL EUGENIO. ob. cit. pag. 690.
- 27.- GOMEZ PAVON PILAR. ob. cit. pag 244.
- 28.- loc. cit.
- 29.- PARIS RIERA JAIME. El proceso Despenalizador. Universidad d

- Valencia 1,983. pag. 26.
- 30.- ibid. pag. 27-28.
- 31.- ibid. pag. 28.
- 32.- LOPEZ CONTRERAS FREDY. Desprisonalización y Despenalización en Guatemala. Tesis USAC. 1,993.
- 33.- KAISER GUNTHER. ob. cit. pag. 34.
- 34.- ibid. pag. 35.
- 35.- ibid. pag. 43.
- 36.- ibid. pag. 45.
- 37.- ibid. pag. 64.
- 38.- ZAFFARONNI RAUL EUGENIO. Tratado de Derecho Penal. Parte General ed. edior. S.A. Argentina 1,981 tomo III. pag. 634.
- 39.- ibid. pag. 635.
- 40.- loc. cit.
- 41.- ibid. pag. 636.
- 42.- KAISER GUNTHER. op. cit. pag. 65.
- 43.- ibid. pag. 66.
- 44.- SISTEMAS PENALES Y DERECHOS HUMANOS EN AMERICA LATINA (informe final) Instituto Interamericano de Derechos Humanos (1,982-1,986) coordinador, Prof. Dr. Eugenio R. Zaffaronni. Ediciones Depalma Buenos Aires 1,986. pag. 165.