



**TRABAJO FINAL DE GRADUACIÓN**

Lucila Magali Alfano

***“ACCIDENTES VIALES: HOMICIDIO DOLOSO VS. HOMICIDIO CULPOSO”***

Abogacía

2014

## **RESUMEN:**

El incremento de muertes producto de la circulación vehicular, son hechos conocidos por los integrantes de nuestra sociedad aunque, salvo que nos afecte directamente, no se toma conciencia de la envergadura del problema.

Uno de los debates de difícil solución en el Derecho Penal, es de trazar una línea distintiva entre los tipos dolosos y los tipos culposos, pero más precisamente y en lo que aquí interesa, entre la llamada culpa con representación y dolo eventual, en los respectivos siniestros viales con resultado de muerte. De acuerdo a esto, el Derecho Penal abstracto cobrará vida a través de la jurisprudencia en los casos referidos.

**Palabras claves:** Accidente de tránsito. Derecho Penal. Culpa con representación. Dolo eventual. Jurisprudencia.

## **ABSTRACT:**

The increase of deaths due to traffic circulation are well known facts by the members of our society, however, unless it affects us directly, we do not seem to realize how big the problem is.

One of the most difficult problems to solve in criminal law, is to draw a distinctive line between those considered intentional acts from those considered culpable negligence, but more precisely and what is more important, between those called blame with representation and eventual deceit and the respective traffic accidents followed by death. According to this, the abstract criminal law will come to life through the jurisprudence of the cases mentioned.

**Key words:** Accident of traffic. Criminal law. Blame with representation. Eventual deceit. Jurisprudence.

## INDICE

❖ <b>Introducción.....</b>	<b>6</b>
❖ <b>Capítulo I: Introducción al Derecho Penal y Control Social. Régimen Legal de Accidente de Tránsito y Seguridad Vial. Análisis de contenido.....</b>	<b>8</b>
1. Derecho Penal y Control Social. Concepto y Formas.	
1.1 Naturaleza Jurídica de las infracciones. División.	
2. Seguridad Vial. Nociones.	
2.1 Reglas de manejo. Capacidad. Medidas preventivas de tránsito. Responsabilidad del conductor. Sanciones. Ley Nacional y Provincial del Tránsito. Ordenanza Municipal y Código de Faltas de la Pcia. De Córdoba.	
3. Accidente o Siniestro Vial. Concepto. Clasificación. Factores. Resultado.	
3.1 Responsabilidad del autor.	
3.2 La actividad de la víctima en el hecho.	
3.3 Relación de Causalidad.	
3.3.1 Teoría de la Imputación objetiva. Introducción.	
4. Incorporación de la Ley 26.363.	
❖ <b>Capítulo II: Accidentes de tránsito con resultados fatales. Aplicación del Código de Fondo. Análisis de contenido.....</b>	<b>18</b>
1. Homicidio. Concepto. Bien Jurídico Protegido. Especies.	
2. Homicidio Simple vs. Homicidio Culposo en los accidentes viales. Código Penal Argentino. Delitos contra la vida de las personas.	
2.1 Art. 79 Homicidio Simple y Art. 84 Homicidio Culposo.	
2.1.1 Tipo Doloso y Tipo Culposo.	
2.1.2 Culpa Consiente y Dolo Eventual. Diferencias. Calificación en los accidentes viales.	
2.2 Responsabilidad por la inobservancia del deber de cuidado. Principio de Previsibilidad. Imputación objetiva.	

- 2.3 Principio de Confianza.
- 2.4 Nexo de determinación (imputación objetiva del tipo culposo).
- 3 Delito contra la Seguridad del Tránsito. Picadas. El nuevo Art 193 bis C.P.
- 4 Proyectos de Reformas del Código Penal Argentino en material de Accidentes de Tránsito y Seguridad Vial.
- 5 Derecho Comparado.

❖ **Capítulo III: Facultad de los Jueces Naturales y La problemática actual: discusiones doctrinarias y jurisprudenciales.....34**

- 1. Introducción. Facultad de los Jueces Penales. Criterios de la toma de decisión. Responsabilidad
- 2. Jurisprudencia en materia de accidentes de tránsito con dolo eventual o culpa con representación. Diferentes postulados en la Provincia de Córdoba y resto del país.
  - a. “Causa Matías Castro”
  - b. “Causa Cabello”
  - c. “Causa Mariana Ellena”
  - d. “Causa José Adrián Núñez”
  - e. “Causa Wenner Francisco A.”
  - f. “Causa Figueroa Eduardo G.”
  - g. “Causa Soto Diego G.”
  - h. “Causa Vaschokor María G.”
  - i. “Causa Ouvrard Pablo”
  - j. “Causa Echezú Rodolfo”
  - k. “Causa Cañas Eduardo”
  - l. “Causa Aldo Cristian A.”
  - m. “Causa L.A.R.”

❖ **Capítulo IV: Posturas Doctrinales.....51**

- 1. Dolo eventual: creación dogmática en perjuicio del imputado
  - 1.1 Política Criminal y Dolo Eventual

2. Criticas al Dolo Eventual.
3. Razones para su eliminación. Propuestas Alternativas.

❖ **Conclusiones finales.....57**

❖ **Bibliografía.....58**

## **Introducción:**

Hoy en la Argentina mueren aproximadamente veinte personas por día en accidentes automovilísticos.<sup>1</sup> Ello nos coloca entre los países de mayor número de víctimas fatales en todo el mundo por accidentes de tránsito. Entre las primeras tres causas de este tipo de siniestro, encontramos al exceso de velocidad, el consumo de alcohol y/o estupefacientes, la falta de descanso y el no uso del cinturón de seguridad.

Dentro de nuestro Marco Normativo Penal, se encuentra un gran vacío legal en materia de Accidentes de Tránsito y Seguridad Vial. El mismo, se limita a encuadrar el homicidio culposo en ocasión a la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo automotor<sup>2</sup>, dejando a la libre interpretación de los jueces el encuadramiento de un accidente vial con intencionalidad o de tipo doloso<sup>3</sup>. De esa manera dificulta y despierta dudas sobre la correcta aplicación de una norma con respecto a accidentes que provoquen muertes o lesiones gravísimas. Sin dejar de mencionar, el aislado art. 193 bis en materia de “picadas”, Ley N° 26.362 sancionada en el año 2008 por nuestro Congreso de Nación.

Haciendo esta aclaración, vemos cómo en la historia Jurisprudencial de Córdoba se trata de dar una respuesta a estos casos, aplicando respectivas sanciones, que muchas veces resultaron ser contradictorias basándose en los mismos hechos.

Por último, hoy en nuestro país es muy difícil que una persona pague una pena de prisión luego de haber cometido un ilícito vial, esto garantiza la impunidad de los conductores imprudentes quienes se saben de antemano, libres de toda consecuencia en caso de matar o lesionar gravemente a una persona. Por ello, se pretende a través de esta investigación, fundamentar si es conveniente y necesaria una específica regulación normativa en el Código Penal Argentino sobre los Accidentes de Tránsito y Seguridad Vial, contribuyendo a la vez, a resolver un vacío legal presente en nuestro país y, de lograr políticas de acción

---

<sup>1</sup> Datos recogidos por la Organización No Gubernamental Luchemos por la Vida: <http://www.luchemos.org.ar/es/accidentes-argentina>

<sup>2</sup> Art. 84 segundo párrafo, del Código Penal Argentino.

<sup>3</sup> Art. 79 del Código Penal Argentino.

tales como, los controles viales, la concesión de licencias de conducir correspondiente, la educación y concientización vial, etc.

El objetivo general de éste TFG es identificar en qué figuras penales pueden encuadrarse las muertes derivadas de accidentes automovilísticos conforme al Ordenamiento Jurídico Argentino. Examinar la postura que toma la Jurisprudencia de Córdoba sobre la responsabilidad y la calificación penal de los mismos. Además, estudiar y analizar las normas del tránsito, sus reglas y prohibiciones; estudiar los factores que influyen en la producción de los accidentes fatales; identificar la delimitación entre la culpa consciente y el dolo eventual; analizar los proyectos de reforma del Código Penal, en materia de Seguridad Vial; e identificar las diferencias con el Derecho Comparado.

La metodología que se utilizará a los fines de desarrollar el presente trabajo de investigación es de tipo cualitativo, dado que, no pretende exhaustividad estadística sino más bien, la profundización de los aspectos teóricos que refieren a la problemática planteada. Para ello, se hace necesaria una recopilación y análisis de datos bibliográficos a los fines de ampliar el conocimiento sobre la temática abordada, de allí que se describe el Código Penal vigente, las leyes Nacionales, Provinciales y Municipales de Tránsito y Seguridad Vial, y la postura Jurisprudencial Cordobesa y del resto del país. Al mismo tiempo se analizará, los avances y mejoras del Derecho Comparado y los proyectos de reforma del Código Penal Argentino en materia de tránsito y seguridad vial.

## CAPITULO I: NOCIONES GENERALES

### 1. *Derecho Penal y Control Social. Concepto y formas.*

El Derecho Penal es la rama del ordenamiento jurídico que “regula la potestad estatal de castigar, determinando lo que es punible y sus consecuencias, que no se agotan en las penas, sino que también comprenden las medidas de seguridad” (Núñez, 1999, p. 15).

El Derecho Penal, es considerado como uno de los mecanismos de control social más fuerte y formalizado, es una “condición básica irrenunciable de la vida social” (Hassemer, 1984, p. 39). Abarca las normas colectivas, las sanciones sociales y los procesos de control que presionan sobre el comportamiento humano individual en sus aspectos externos, para lograr la adecuación a ciertas reglas de conducta que protegen los intereses fundamentales para la convivencia en comunidad.

Existen distintas formas de control social que se distinguen según su grado de formalización: por un lado, el control social informal como la familia, la escuela, y la educación en sus diversos niveles como en el trabajo, la profesión, la cultura, las costumbres, los usos sociales, las normas morales, religiosas, etc. Por otro lado, existe el control social formal representado por las reglas jurídicas en general, y las del Derecho Penal en particular, integrado por normas, sanciones, procedimientos y el aparato institucional encargado de su aplicación (policía, ministerio público, tribunales, servicio penitenciario, institutos psiquiátricos) (Lascano, 2005).

El control social lo que busca es evitar conductas indeseables socialmente y el derecho penal prevé sanciones (o mejor dicho, amenaza con la imposición de una pena) para evitar la comisión de un delito que resulte intolerable para la convivencia social, peligrosos o lesivos para el bien jurídico protegido. Se entiende por bien jurídico protegido, como bienes materiales e inmateriales que son efectivamente resguardados por el derecho, es decir, valores legislados como la vida, la salud, etc. Von Liszt lo define como “*un interés vital para el desarrollo de los individuos de una sociedad determinada, que adquiere un reconocimiento jurídico.*” (1999, pág. 6)

## 1.1 División del Derecho Penal

El derecho Penal, como derecho sustantivo o material, cuyo objeto esencial es prever las infracciones punibles, establecer las sanciones y medidas complementarias correspondientes y las reglas generales pertinentes, no tiene una sola y única naturaleza jurídica, sino que es susceptible de división. La doctrina y legislación siempre han diferenciado al Derecho Penal sustantivo en: derecho penal común o propiamente dicho, derecho penal contravencional y derecho penal disciplinario. La diferencia entre uno y otro, es por la naturaleza jurídica de sus infracciones (Núñez, 1999).

El derecho Penal común es el “conjunto de disposiciones que se ocupan de los delitos, infracciones que implican una ofensa a los bienes de los individuos como tales (vida, integridad corporal, honor, libertad, propiedad) o como miembros de la sociedad (seguridad pública, salud pública, fe pública, administración pública)” (Núñez, 1999, p.38).

Por su parte el Derecho Penal disciplinario trata del “conjunto de preceptos y principios punitivos reguladores del orden de la sujeción pública” (Núñez, 1987, p.30). Es la expresión normativa de una potestad pública que regula la acción disciplinaria de los organismos del Estado o de cuerpos privados a cuyo cargo está la realización de actividades públicas o vigiladas por la potestad pública, como son los colegios profesionales y los sindicatos legales. (Soler, 1989)

Por último, el Derecho Penal Contravencional o de Faltas, es el “conjunto de disposiciones que garantiza bajo amenaza penal el cumplimiento de un deber de los particulares frente a la administración” (Lascano, 2005, p. 48). Una falta, en Derecho penal, es una conducta antijurídica que pone en peligro algún bien jurídico protegible, pero que es considerado de menor gravedad y que, por tanto, no es tipificada como delito. Ésta cumplen con todos los requisitos que un delito posee (tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad), la única diferencia es que la propia ley decide caracterizarla como falta, en lugar de hacerlo como delito, atendiendo a su menor gravedad. Dado esto, la pena que se le impone a estas faltas, serán de tipo pecuniarias o de privación de los derechos. Uno de los casos más comunes del sistema de faltas son las infracciones o accidentes de tránsito.

## 2. Seguridad Vial. Nociones.

La seguridad vial consiste en la prevención de un accidente de tránsito o la minimización de sus efectos, especialmente para la vida y la salud de las personas, cuando tuviese lugar a un hecho no deseado del tránsito vial (Mosset Iturraspe y Piedecabras, 2010).

Las normas reguladoras del tránsito y la responsabilidad de los usuarios en la vía pública, componen el principal punto de partida en la Seguridad Vial. Sin la existencia de una organización por parte del Estado, con el apoyo de una reglamentación del tráfico vial y sin una moderada conducta humana por parte de los particulares, no sería posible lograr óptimos resultados (Malimovca, 1998).

A continuación se desmenuzará las normas reguladoras del tránsito y seguridad social en el ámbito federal y provincial, más precisamente de la provincia de Córdoba.

### 2.1 Régimen legal: *Ámbito de Aplicación de las Leyes de Tránsito*

En Argentina, a nivel Nacional como ámbito de aplicación federal, se encuentra en vigencia la Ley Nacional del Tránsito y Seguridad Vial, Ley N° 24.449,<sup>4</sup> que se encarga de regular el uso de la vía pública, la circulación de personas, animales y vehículos y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente en cuanto fueren con causa del tránsito.<sup>5</sup>

A nivel provincial, siguiendo los lineamientos de la Ley nacional de Tránsito, se encuentra vigente la Ley 8.560<sup>6</sup> y su modificación, Ley 9.022, que se encarga de regular el tránsito a nivel provincial (Art. 1).

---

<sup>4</sup> Ley nacional del Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, sancionada el 23 de diciembre de 1994 y promulgada parcialmente el 6 de febrero de 1995 por el Honorable Congreso de la Nación.

<sup>5</sup> Art. 1 Ley nacional del Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449.

<sup>6</sup> Ley Provincial del Tránsito y Seguridad Vial N° 8.560, con la modificación de la Ley 9.022, promulgada por el Honorable Senado y Cámara de Diputados de la Provincia de Córdoba el 25 de septiembre del año 1996.

En su articulado número 6, la Ley 8.560, habla de crear una Comisión de Tránsito y Seguridad Vial, con funciones como: supervisar los controles de tránsito en las rutas y caminos de la Provincia de Córdoba, como así también el mantenimiento, refacción y señalización vial; impulsar la creación del Registro Único Provincial de Licencias de Conductor, Infracciones y Accidentes de Tránsito; efectuar tareas de estudio, evaluación y sistematización de las estadísticas de accidentes de tránsito; desarrollar campañas de educación vial y coordinar los cursos de capacitación; realizar acciones y elaborar programas tendientes al mejoramiento de la circulación y el tránsito para el transporte de cargas y pasajeros; integrar la red informática interprovincial del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito; fiscalizar la aplicación de esta Ley y su resultado; etc. (art.7).

### 2.2 Requisito para conducir. Habilitación:

Para el uso de un vehículo automotor se requiere la edad mínima correspondiente, es decir, 18 años de edad o 17 años con permiso de padres y/o tutores según el art. 11 de la ley 24.449 y 8. 560, y la correspondiente habilitación de la licencia de conducir en los municipios correspondientes al domicilio de la persona física. (art. 13 y14 ley 24.449 y art. 13 y 14 de la ley 8.560).<sup>7</sup>

### 2.3 Reglas de manejo:

La ley 24.449 y La ley 8.560 enumeran en su artículo 40 las reglas adecuadas para conducir en vía pública y que deben ser respetadas para un normal orden público vial.<sup>8</sup> Ellos son:

- Que su conductor esté habilitado para conducir ese tipo de vehículo y que lleve consigo la licencia correspondiente.
- Que porte cédula o documento de identificación.
- Que lleve el comprobante del seguro en vigencia.
- Que el vehículo tenga colocadas las placas de identificación de dominio.

---

<sup>7</sup> Art. 49 de la Ordenanza Municipal de la provincia de Córdoba, N° 9.981.

<sup>8</sup> Art. 50 de la Ordenanza Municipal de la provincia de Córdoba, N° 9.981.

- Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de 10 años deben viajar en el asiento trasero.
- Que el vehículo posea los sistemas de seguridad originales en buen estado de funcionamiento.
- Que sus ocupantes usen los cinturones de seguridad en los vehículos que por reglamento deben poseerlos (art. 80 ley 8.560).
- Etc.

La ley 8.560 hace mención en su Título VI<sup>9</sup> a las normas de comportamiento vial:

Los usuarios de la vía, están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan la circulación ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas ni daños a los bienes (art. 37 Ley 8.560, 1er párrafo).

En particular, el conductor debe proceder con la diligencia y precaución necesarias para evitar todo daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro tanto al mismo conductor como a los demás ocupantes del vehículo y al resto de los usuarios de la vía. Está terminantemente prohibido conducir de modo negligente o temerario (art. 37, segunda párrafo).

#### 2.4 Reglas de velocidad: velocidad precautoria. Límites mínimos y máximos.

La ley Nacional de Tránsito demarca las reglas de velocidad de los vehículos automotores<sup>10</sup>. Según el art. 50 de la presente ley, determina la velocidad precautoria, diciendo que el conductor debe circular siempre a una velocidad que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y densidad del tránsito tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha. También detallada en el art. 48 de la ley 8.560.

<sup>9</sup> Texto Incorporado por la ley 9.022, Art. 19.

<sup>10</sup> Art. 81 de la Ordenanza Municipal de la Provincia de Córdoba, N° 9.981.

El desarrollo de velocidades superiores o inferiores a las establecidas, significará que el conductor ha desarrollado una velocidad peligrosa para la seguridad de las personas y en caso de accidentes la máxima responsabilidad recaerá sobre él.<sup>11</sup>

### 2.5 Prohibiciones:

Según el art. 40 de la Ley de Tránsito y art. 38 y 41 de la ley 8.560, está prohibido en la vía pública<sup>12</sup>:

- Conducir con impedimentos físicos o psíquicos.
- Sin la licencia especial correspondiente.
- Habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir<sup>13</sup>.
- Conducir cualquier tipo de vehículos con un grado de alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre. En caso de motocicletas 200 miligramos por litro de sangre (Ley 24.788 y art. 41 de la ley 8.560).
- Ceder o permitir la conducción a personas no habilitadas para ello.
- Circular en contramano, sobre los separadores del tránsito o fuera de la calzada.
- Disminuir arbitraria y bruscamente la velocidad, realizar movimientos zigzagueantes o maniobras caprichosas e intempestivas.
- Conducir en la vía pública carreras de velocidad, regularidad o destreza, con vehículos automotores, motocicletas y/o bicicletas.<sup>14</sup>
- Etc.

### 2.6 Sanciones. Clases:

---

<sup>11</sup> Art. 69 del Código de Faltas de la Pcia. De Córdoba, N° 8.431.

<sup>12</sup> Art. 74 de la Ordenanza Municipal de la provincia de Córdoba, N° 9.981.

<sup>13</sup> Art. 77 del Código de Faltas de la Pcia. De Córdoba., N° 8.431.

<sup>14</sup> Art. 72 del Código de Faltas de la Pcia. De Córdoba, N° 8.431.

Las sanciones por infracciones a la Ley Nacional de Tránsito son de cumplimiento efectivo, no pueden ser aplicadas de carácter condicional, ni en suspenso (art. 83).

En la ley 8.560 esta detallada en el Capítulo IX el Régimen de Sanciones a seguir<sup>15</sup>. Consisten en:

- Multa
- Arresto
- Inhabilitación para conducir vehículos en cuyo caso se debe retener la licencia correspondiente.
- Etc.

Las autoridades correspondientes del control del tránsito están habilitadas además, para aplicar medidas cautelares como: retención preventiva y control preventivo a los conductores, a los vehículos y a las licencias habilitantes cuando crean conveniente.<sup>16</sup>

### ***3. Accidente Vial***

Se entiende por accidente de tránsito, accidente vial, automovilístico o siniestro<sup>17</sup>, a la colisión de un vehículo con otro o contra una persona o bienes materiales, provocando daños y perjuicios en un determinado trayecto de movilización o transporte. Generalmente, se debe a la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón. También son causa de accidentes viales, los fallos mecánicos repentinos, las condiciones ambientales desfavorables, el cruce de animales durante el tráfico o incluso las deficiencias en la estructura de tránsito (errores de señaléticas y de ingeniería de caminos y carreteras). (Mosset Iturraspe y Piedecasas, 2010).

Según el art. 64 de la Ley 24.449 y art. 101 de la Ley 8.560, aun accidente vehicular es cuando se produce un daño a personas o cosas como consecuencia de la circulación.

---

<sup>15</sup> Enumeración Modificada por la Ley 9.022 Art. 16

<sup>16</sup> Art. 72 y 73 ley 24.449 y art. 109, 110 y 111 ley 8.560.

<sup>17</sup> Capítulo V de la Ley Nacional del Tránsito y Título VII, art. 86 y 88 de la Ordenanza Municipal de Córdoba.

Se presume responsable de un accidente al que careciera de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron. El peatón goza de beneficio ante la duda y las presunciones es a su favor, en tanto y en cuanto, no haya incurrido en graves violaciones a las reglas del tránsito.

Una de las causas más importantes de accidentes viales es la imprudencia o la inconsciencia de los conductores o responsables de los vehículos. Hechos como, conducir a altas velocidades, no respetar las luces en rojo, no dar paso a peatones, intentar pasar vehículos en lugares no permitidos, conducir bajo el efecto de narcóticos o alcohol, no seguir las reglas de vialidad tanto en espacios urbanos como rurales, son sin duda faltas muy graves que pueden generar accidentes de altísimo peligro no sólo para los que conducen sino también para sus acompañantes e incluso para otros individuos que no actúan de manera irresponsable pero que se encuentran en el mismo espacio de tiempo y lugar.

#### 4.1 Responsabilidad del autor

De todo acto humano, de comisión u omisión, deviene un resultado y dentro del campo legal, el mismo será lícito si el plexo normativo lo permite o derivará en una sanción, si el sujeto no cumple lo prohibido o exigido por la ley. Ese resultado, de daño o de peligro, puede llevarnos a una responsabilidad penal retributiva o a una responsabilidad civil, reparatoria. En el primer aspecto la responsabilidad puede ser severa (dolo) o atenuada (culpa). (Cortes de Arabia, 2008).

Ahora bien, ¿Cómo se vincula esta idea de responsabilidad con la de accidente?, ¿El accidente se identifica con el caso fortuito? Según la Ley Nacional de Tránsito, cap. V, art. 64 dice: “Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación”.<sup>18</sup> Es un suceso o acontecimiento súbito, inesperado y no premeditado, causado, al menos, por un vehículo motorizado en

---

<sup>18</sup> Concepto presente también en la Ley provincial de Transito, Cap. III, art. 101.

movimiento, en la vía pública y a raíz del que se producen daños materiales, lesiones o muertes”<sup>19</sup>

Es preciso considerar que no todos los accidentes son imposibles de prever (caso fortuito), sino que pueden ser ocasionados por conductores que actúan con negligencia, imprudencia o temeridad, violando los reglamentos más elementales y, en muchos casos, alcoholizados o por efecto de la ingesta de drogas, lo que nos lleva a pensar en una atribución del hecho por culpa consiente o más grave aún, por dolo eventual. Es decir, no todos los siniestros son inevitables, muchos de ellos, como por ej., las famosas “picadas”, se pueden eludir.

#### 4.2 La actividad de la víctima en el hecho

Nuestra legislación positiva es un Derecho Penal de hecho, haciendo referencia al autor del delito. La víctima aparece en los diferentes tipos delictivos como sujeto pasivo u ofendido, pero para la concreción de algunas figuras es necesaria su cooperación, aunque no por ello deje de ser víctima, por ejemplo: rapto consensual, estupro, corrupción de menores, etc. (Cortes de Arabia, 2008).

En lo relativo a los accidentes del tránsito vehicular, la víctima suele tener un rol importante ya que su conducta descuidada o temeraria puede contribuir a la producción del resultado, por ejemplo: El peatón que cruza sin mirar, o fuera de la senda peatonal, el que sale a la calle detrás de un automóvil estacionado, el que no respeta el semáforo, o el conductor de otro vehículo que no cumple las reglas de circulación, etc., y es aquí donde los jueces hacen su justa interpretación adecuada al caso concreto.

#### 4.3 Relación de Causalidad. Teoría de la Imputación Objetiva del Resultado. Introducción

La imputación objetiva de resultado es de imprescindible estudio en la comisión del hecho, tanto para concluir en una responsabilidad penal como civil. El estudio del problema causal, con las teorías que tratan de solucionarlo, ha sido abordado partiendo de la

---

<sup>19</sup> Ordenanza Nº 9981 de la Municipalidad de Córdoba y su Decreto Reglamentario 511 “G”, en su Título I - Principios Básicos, Capítulo Único, Definiciones, en su art. 6º.

enunciación de la más amplia de las teorías, denominada equivalencia de condiciones, pasando por la condición más adecuada, la causa más próxima, la de la relevancia jurídica, la causa típica, etc. Arribando a la teoría de la imputación objetiva del resultado, en la cual es preciso determinar la consecuencia de dos niveles: a) la creación de un peligro jurídicamente desaprobado y b) el resultado producido por la creación de ese peligro, ambos deducidos de la naturaleza de la norma y de su fin de protección de bienes jurídicos (Lascano, 2005).

Para ejemplificar se puede decir que conducir un automóvil constituye una conducta peligrosa, pero si el autor produce lesiones corporales a otra persona sin haber infringido los reglamentos de tránsito-manteniéndose dentro de los límites del peligro permitido- el resultado no le será objetivamente imputable (Bacigalupo, 1994).

#### ***4. Incorporación de la Ley 26.363***

La Ley N° 26.363<sup>20</sup>, introdujo modificaciones a la Ley Nacional de Tránsito incorporando más medidas de prevención vial. Ésta ley creó La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), organismo fundado a iniciativa de la presidente de la Nación y puesto en marcha por el Ministro del Interior y Transporte, para coordinar el conjunto de acciones y actores involucrados en el cumplimiento de una estrategia del Gobierno Nacional para reducir en un 50% la mortalidad por siniestros viales en un plazo de cinco años. La ANSV es el organismo responsable de la coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, contemplado en el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial. También creó un Registro Nacional de Licencias de Conducir, un Registro Nacional de Estadísticas en Seguridad Vial y un Observatorio de Seguridad Vial.

---

<sup>20</sup> Ley del Tránsito Vial N° 26.363, incorporación a la Ley nacional del Tránsito y Seguridad Vial. Promulgada el 9 de abril del año 2008 y publicada el 30 de abril del corriente año, por el Honorable Congreso de la Nación.

## CAPITULO II: HECHOS MAS FRECUENTES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

### *1. Homicidio. Concepto:*

El homicidio es la muerte de una persona por otra. El código penal Argentino<sup>21</sup>, en su art. 79, establece que “se aplicará reclusión o prisión de ocho a veinticinco años, al que matare a otro, siempre que en este código no se estableciera otra pena”.

Los autores clásicos<sup>22</sup> definen al homicidio delictuoso como la injusta muerte de un hombre por otro hombre, dicho en otras palabras, es la privación arbitraria de la vida humana. (Núñez, 2009, p. 33)

#### *1.1 Bien Jurídico protegido:*

La represión del homicidio en su forma simple, agravada o atenuada, protege la vida humana, a la que se considera el mayor bien de la persona por resultar un presupuesto ineludible para gozar de todo lo demás, preexistente a toda legislación positiva. (Núñez, 2009, p. 33)

#### *1.1.1 Especies de Homicidios:*

El homicidio se puede dividir en:

- Homicidio simple: no presentan circunstancias que agravan o atenúan la criminalidad.
- Homicidio agravado o calificado por sus circunstancias.
- Homicidio atenuado por sus circunstancias.

---

<sup>21</sup> Ley 11.179. Texto ordenado según Decreto 3992/1984- BO: 16/01/1985

<sup>22</sup> Carmignani Giovanni, *Elementi Di Diritto Criminale*, 898; Carrara Francesco, *Programa del Derecho Criminal*, 1087.

## ***2. Homicidio Simple vs. Homicidio Culposo frente a los accidentes viales***

### ***2.1 Diferencias entre Homicidio simple y Homicidio Culposo***

La incertidumbre que surge en el momento que se ocasiona un accidente automovilístico y producto de ello, provoca la muerte de una persona por culpa y responsabilidad de su conductor, es qué calificación penal se le debe aplicar. Según nuestro Código de Fondo, el Código Penal Argentino, en su art. 79<sup>23</sup> define al homicidio simple. Este breve artículo habla de que “se aplicara prisión o reclusión, de ocho a veinticinco años, al que matare a otro, siempre y cuando en este código no se estableciera otra pena”, es decir, que no configure a un homicidio agravado o atenuado o lo desplace un tipo penal especial. (Núñez, 2009). El homicidio se consuma con la muerte de la víctima. Éste puede cometerse mediante actos positivos y conductas negativas, es decir, una omisión del deber actuar o del deber hacer.

Para encuadrar en esta norma debe existir un comportamiento, una acción humana que es matar a otra persona (elemento objetivo). También se requiere una intención y una voluntad de hacerlo, de llegar a ese fin, y un conocimiento del hecho (elemento subjetivo). Estas últimas características son la que definen al Dolo. El Dolo presenta 3 clases o intensidades: dolo directo, dolo indirecto y dolo eventual. El primero es cuando la acción o resultado típico constituyen el objetivo perseguido por el sujeto. El segundo abarca los resultados no queridos directamente por el autor, pero que aparecen unidos de manera necesaria o ineludible al resultado comprendido en la intención del sujeto. Y por último, el dolo eventual es el de menor intensidad, presente cuando el sujeto que realiza la conducta conoce que probablemente se producirá el resultado típico y por ello, no deja de actuar (Lascano, 2005).

---

<sup>23</sup> Art. 79 Código Penal Argentino. Libro Segundo “De los Delitos”- Título I “Delitos contra las personas”- Capítulo I “Delitos contra la vida”.

Por otro lado, el Código Penal Argentino define al homicidio culposo<sup>24</sup> de la siguiente manera, “será reprimido con prisión de seis meses a cinco años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos de los deberes a su cargo, causare a otro la muerte.” Para considerarlo culposo, es necesario que el autor no haya obrado con dolo respecto de la muerte que ha causado, ni tampoco haya querido, directa, indirecta o eventualmente, lesionar a la víctima. No hay pretensión o intención de lesionar al bien jurídico, pero su conducta descuidada produce su afectación. Este tipo culposo, a su vez, se divide en dos clases: la culpa consciente (se presenta el resultado pero considera que éste no ocurrirá; hay una voluntad pero negativa del autor ya que no quiere lesionar el bien jurídico y confía que el hecho no se producirá) y la culpa inconsciente (no se representa de ninguna manera la posible lesión del bien jurídico). (Lascano, 2005)

Esta conducta culposa es mucho más benigna penalmente que el homicidio simple, ya que su pena va de seis meses a cinco años de prisión e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años por su actuar imprudente (conducta riesgosa o temeraria), negligente (conducta descuidada), de impericia en su arte o profesión (insuficiencia de conocimientos o experiencia exigibles) o por inobservancia de los reglamentos o de los deberes de su cargo (incumplimiento de normas predeterminadas por la autoridad competente para evitar riesgos), si produjese la muerte a otra persona.<sup>25</sup> (Núñez, 2009, p. 69)

La ley 25.189<sup>26</sup> elevó el mínimo de la pena a dos años de prisión si fuesen más de una las víctimas fatales (por no haber tomado las debidas precauciones) o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta o antirreglamentaria de un vehículo automotor, es decir, la violación de un deber de cuidado o la previsibilidad de un daño, ésto da indicio a la creación de un riesgo no permitido.

---

<sup>24</sup> Art. 84, primer párrafo del Código Penal Argentino. Libro Segundo “De los Delitos”- Título I “Delitos contra las personas”-Capítulo I “Delitos contra la vida”.

<sup>25</sup> Art 84 primer párrafo, del Código Penal Argentino. Ley 21.338 B.O.,1/7/1976.

<sup>26</sup> Art. 84 segundo párrafo, del Código Penal Argentino. Texto s/ley 25.189. B.O: 28/10/1999.

## 2.2 Responsabilidad por la inobservancia del deber de cuidado. Principio de Previsibilidad

En materia penal, uno de los criterios para determinar una responsabilidad por la inobservancia del deber de cuidado, consiste en la previsibilidad que de la propia conducta derive de un daño para los terceros. Por ellos, si el autor no pudo prever la posibilidad del daño, no se le puede atribuir una omisión culpable, tampoco en el supuesto caso de la previsión de riesgos, que están implícitamente permitidos al aceptar la licitud de las actividades que los llevan inherentes en su modo normal de ejercicio (conducir automóviles, motocicletas, tomar un avión, etc.). De lo contrario una conducta culposa es admisible, si en el ejercicio de la actividad el agente afronta un riesgo distinto de los ordinarios.<sup>27</sup> .

Por ello concluimos, si el resultado es previsible para el autor y no se previó, hay culpa. Si se previó pero confió razonablemente en que no se produciría, hay culpa con representación (culpa consciente). Si lo previó pero actuó despreciando la posibilidad de que ocurriese, hay dolo eventual. (Núñez, 2009) A partir de aquí surge la distinción y problemática planteada entre culpa consciente y del dolo eventual, situándose la diferencia en el plano volitivo, aunque en el plano cognitivo sean similares.

## 2.3 Principio de Confianza

El principio de confianza es un principio de creación jurisprudencial que surgió a mediados del pasado siglo XX en el ámbito del tráfico diario. Mediante este principio, se reconoce a los conductores la posibilidad de confiar en la conducta correcta de los demás participantes del tráfico, siempre que las circunstancias del caso concreto no hagan pensar lo contrario. De esta forma, se pretende limitar su deber de cuidado, eximiendo de la obligación de estar pendientes en todo momento de las posibles o previsibles actuaciones incorrectas de los terceros.

## 2.4 Nexa de determinación (imputación objetiva en el tipo culposos)

---

<sup>27</sup> T.S.J. Sala penal, sentencia Nº 53, 19/6/2003, Piñol, Jurisprudencia Penal del Tribunal Superior de la Justicia de Córdoba, Hairabedian y Gorcas, M.E.L. editor, Córdoba, 2007, p. 128 y ss.

El resultado debe poder imputarse objetivamente a la conducta que viola el deber de cuidado. Esto no sucede cuando entre uno y otro no media con el nexo de determinación. La violación del deber de cuidado debe ser determinante del resultado acaecido, ya que el nexo de determinación se acredita a través de una hipótesis mental. Si se llega a la conclusión de que aun si se hubiera cumplido con el deber de cuidado debido, el resultado se hubiera producido igual, no hay tipo culposo. (Tenca, 2010)

Para Mir Piug, el resultado no es imputable objetivamente a la conducta en tres casos: 1) cuando, pese al riesgo creado, no era previsible el resultado causado; 2) cuando el resultado nada tenga que ver con la infracción cometida; 3) cuando el resultado sea causado por la conducta imprudente, pero se hubiese causado igual con otra conducta no imprudente. (Mir Piug, 1979, pág. 299).

### ***3. Delito contra la Seguridad del Tránsito. Picadas. El nuevo Art 193 bis C.P.***

Con la Ley 26.362<sup>28</sup>, se incorporó a nuestro Código Penal, un delito que sanciona la conducta de practicar competencias de velocidad o destreza con un vehículo automotor poniendo en riesgo la vida o la integridad personal de una o más personas. El mencionado art. 193 bis, está ubicado dentro del Capítulo II, Delito contra la seguridad de los Medios de Transporte, del Título VII, como forma indirecta de atentar contra la Seguridad Pública.

De acuerdo al textual artículo,

*“Será reprimido con prisión de seis meses a tres años e inhabilitación especial para conducir por el doble del tiempo de condena, al conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo automotor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente.*

*La misma pena se aplicara a quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilitare su realización por un tercero mediante la entrega*

---

<sup>28</sup> Publicada en el B.O. en el 16/04/08. Se incorpora tras el caso Cabello: TOralCrim N° 30, 21/11/03, “Cabello Sebastián”, LL, 2004-B615.

*de un vehículo de su propiedad o confiado a su custodia, sabiendo que será utilizado para ese fin.”*

Este delito se considera en una puesta de peligro concreto en la vida o salud física de las personas. En razón a la ubicación sistemática que se le ha otorgado a esta figura, puede catalogarse como un peligro común, es decir aquel que se produce respecto de un número indeterminado de individuos y no de alguien en particular.

En su párrafo primero hace mención al sujeto autor del hecho, es decir al conductor. Con respecto al co-piloto o acompañante, nada dice la legislación sobre la situación del mismo, pero se considera participe de esta figura penal al igual que el organizador, promotor o quien presta el vehículo para ello.

Por otro lado, la ley tampoco aclara en que situación quedarían los demás conductores participes de esta clase de prueba de velocidad, en la cual uno de ellos es el que ha provocado la situación de riesgo. Es otro punto defectuoso del artículo a la hora de aplicar sanciones.

Este delito si bien es cometido con un vehículo automotor, la ley no contempla otras posibilidades de creación de riesgo sobre la conducción de otro tipo de rodado, por ejemplo en un ciclomotor.

Desde el punto de vista del tipo subjetivo se trata de un delito doloso, donde abarca la creación del peligro para la vida o la integridad física de las personas. Esto se debe a que se sanciona a quien lo ha querido o al menos aceptado, habiéndoselo representado como posible. Es difícil determinar que alguien ha querido consciente y voluntariamente generar aquella situación de peligro, por lo que el legislador trata de sancionar aquí los casos de dolo eventual, para quienes participan en una situación como tal.

Al tratar de proteger y conservar la seguridad vial, podría haberse dado la posibilidad de incorporar además otras figuras penales también muy importantes y realistas, de la cual se padecen día a día. Como lo es la conducción bajo influencia de drogas o bebidas alcohólicas, o cuando se padece de una deficiencia mental o física, o la conducción gravemente contraria a las reglas de circulación como es el caso de la excesiva velocidad

que ponen en peligro la vida humana o los bienes en general, de acuerdo al derecho comparado, e inclusive consignar también las formas imprudentes.

#### ***4. Proyectos de Reformas del Código Penal Argentino en material de Accidentes de Tránsito y Seguridad Vial***

Uno de los proyectos de ley que tuvieron tratamiento en el Senado y la Cámara de Diputados fue en el año 2010.<sup>29</sup> El proyecto contiene tres reformas significativas al Código Penal: 1) La incorporación del Capítulo V “Delitos contra la seguridad vial”, al Título VIII del Libro II, dedicado a los Delitos contra la seguridad pública. 2) la incorporación de una quinta pena: el servicio comunitario. 3) la inaplicabilidad de la suspensión del juicio a prueba a los delitos contra la seguridad vial.

- 1) En este Capítulo se incluyen las conductas imprudentes graves que: A) atentan contra la seguridad vial, B) conductas imprudentes graves que ponen en peligro la salud o la vida de las personas, y C) conductas imprudentes, negligentes, inexpertas o antirreglamentarias que causen lesiones o muertes, ellas son: la conducción que supere los topes máximos de velocidad, tasa de alcohol en sangre que duplique la máxima permitida o intoxicación, la inhabilitación para usar licencia de conducir, las prácticas de velocidad o “picadas” o realizar simultáneamente tres infracciones de tránsito graves. También será penado el conductor que se niegue a hacer las prácticas de prueba de alcoholemia o intoxicación con otras sustancias.

#### **Fundamento:**

Erradicar la inseguridad vial, con sus secuelas de la destrucción de familias, personas en estado de invalidez total y permanente riesgo en la circulación vial, solo se logra con un plan de políticas de Estado que persista.

---

<sup>29</sup> Proyecto de Delitos contra la Seguridad Vial 3654/10 de la Comisión de Justicia y Asuntos Penales aprobado por el Senado. Fecha 20/10/1010. Texto recuperado el 13/05/2014 de: <http://www.senado.gov.ar/web/proyectos/verExpe.php?origen=S&numexp=3654/10&tipo=PL&tConsulta=1>

Si bien la ley penal no es único camino para prevenir hechos de tránsito, es una herramienta que por su efecto disuasivo puede contribuir a disminuir la cantidad de siniestros viales. El derecho Penal al ser derecho de “ultimo ratio” y como limitador de los derechos de las personas y con las herramientas con las que cuenta el Estado es la solución para prevenir las conductas imprudentes en la circulación vial.

La amenaza penal debe ser razonable y efectiva y a su vez, que tenga un verdadero efecto en la sociedad. El objetivo del proyecto es dar una respuesta jurídico-penal a las conductas imprudentes graves que ponen en riesgo la seguridad vial pública o constituyan un peligro concreto en la vida y salud de sus usuarios o causen lesiones o muertes.

En el año 2013 el Senado y la Cámara de Diputados dan comienzo al tratamiento de otro proyecto de ley para modificar el actual art. 84 e incorporar los art. 193 ter, 193 quater y 193 quinquies, sobre agravamiento de penas en ocasión de accidentes de tránsito.<sup>30</sup>

El mismo se divide en dos etapas y consiste en:

*ARTÍCULO 1: Modifíquese el art. 84 del Código Penal que quedará redactado de la siguiente manera:*

*"Será reprimido con prisión de seis meses a cinco años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes de su cargo, causare a otro la muerte.*

*El mínimo de la pena se elevará a tres años si fueren más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor.*

*En el segundo supuesto del párrafo anterior, se impondrá prisión de cinco a quince años e inhabilitación especial definitiva, a quien cometiere el hecho bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire*

---

<sup>30</sup> N° de expediente: 4454-D-2013. Trámite Parlamentario: 061 (03/06/2013)

*espirado superior a 0,80 por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.*

Con esta modificación al artículo 84 del Capítulo I del Título I del Libro II del Código Penal titulado “Delitos contra las personas” se busca establecer la diferencia de aquellas personas que se ven involucradas por una mala maniobra generando accidentes viales y como consecuencia de ello provocar lesiones y hasta la muerte a una o más personas, de aquellos conductores que, en estado de ebriedad o bajo efecto de estupefacientes, irresponsablemente conducen generando tales siniestros.

*ARTÍCULO 3: Incorpórese al Capítulo II del Título VII del libro II del Código Penal el artículo 193 ter, el que quedará redactado de la siguiente manera:*

*1. Será reprimido con la pena de prisión de un mes a dos años y a la inhabilitación para conducir por tiempo superior a uno y hasta cuatro años, el que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora a la máxima permitida reglamentariamente en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora a la máxima permitida reglamentariamente en vía interurbana.*

*2. Con las mismas penas que las previstas en el inciso anterior será castigado quien condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,80 por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro.*

*ARTÍCULO 4: Incorpórese al Capítulo II del Título VII del libro II del Código Penal el artículo 193 quarter, el que quedará redactado de la siguiente manera:*

*Será castigado con la pena de prisión de seis meses a un año e inhabilitación para conducir por tiempo superior a uno y hasta cuatro años el conductor que, requerido por un agente de la autoridad competente, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las*

*drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores.*

*ARTÍCULO 5: Incorpórese al Capítulo II del Título VII del libro II del Código Penal el artículo 193 quinquies, el que quedara redactado de la siguiente manera:*

*Será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con multa de pesos tres mil (\$ 3.000.-) a pesos treinta mil (\$ 30.000.-) el que condujere tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haberla obtenido nunca.*

En esta segunda parte se pretende introducir en el Capítulo II del Título VII del Libro II del Código Penal, titulado “Delitos contra la seguridad del tránsito y los medios de transporte y comunicación”, cuatro tipos penales: 1) el delito de conducir a excesiva velocidad, 2) el delito de conducir bajo efecto de estupefaciente y en estado de alcoholemia, 3) el delito de negarse de hacerse las pruebas legales para determinar su estado de salud y bien estar y 4) el delito de conducir sin licencia de conducir habilitada para tal condicionamiento.

#### Fundamento:

En la Argentina desde 1995 han perdido la vida 105.543 personas por causa de accidentes vehiculares. Una cifra que determina el nº de habitantes de una ciudad mediana, como lo es por ejemplo Santa Rosa de la Pampa.<sup>31</sup>

Los accidentes viales son la primera causa de muerte entre los menores de 35 años en nuestro país.<sup>32</sup> Alrededor de 7.500 personas mueren a causa de siniestros viales en la Argentina. Entre las primeras tres causas de accidente de tránsito encontramos al exceso de velocidad, el consumo de alcohol, la falta de descanso y el no uso de cinturón de seguridad.

---

<sup>31</sup> *Estadísticas sobre seguridad vial en Argentina y el mundo.* Texto recuperado el 05/05/2014 en: <http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas>.

<sup>32</sup> <sup>32</sup> *Estadísticas sobre seguridad vial en Argentina y el mundo.* Texto recuperado el 05/05/2014 en: <http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas>.

Con el resultado de las políticas activas del Estado Nacional a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, creada en el año 2008 con la Ley 26.363, en coordinación con las distintas jurisdicciones de nuestro país, el número de muertes ha reducido considerablemente durante los últimos años.

A su vez, en el año 2008 el Congreso de la Nación, sancionó la ley 26.362 que incluyó en el Código Penal el delito de las famosas “picadas” para enfrentar esta modalidad irresponsable que ha ocasionado grandes desgracias. Pero esta reforma resultó ser aislada e insuficiente.

Por ello, se intentó incluir un conjunto de normas en el Código Penal para abordar esta problemática de delitos viales, ya que hoy en día en nuestro país es muy difícil que una persona sea castigada por una pena de prisión luego de haber cometido un ilícito vial. Esto garantiza la impunidad de los conductores imprudentes quienes se saben de antemano, libres de toda consecuencia en caso de matar o lesionar gravemente a una persona.

Actualmente en Nuestro Código Penal contempla el homicidio culposo a causa de accidentes viales, que se entiende que no existe una intención de matar a otro.<sup>33</sup> Ahora bien, existe en doctrina y jurisprudencia la figura de dolo eventual cuando a la persona se le representó o pudo prever la posible consecuencia, en cuyo caso cae dentro de lo que se conoce como homicidio simple<sup>34</sup>, ya que el homicidio con dolo eventual no está contemplado en el Código de Fondo. Más allá de eso, los jueces generalmente no aplican la figura de dolo eventual en los casos de accidentes viales pero si los de homicidio culposo excarcelables. Por ello muy pocos conductores han cumplido la verdadera pena por estos delitos.

Este proyecto propone la protección a un bien jurídico no solo de la vida y la integridad de las personas, sino más bien de la seguridad del tránsito, por eso se intenta incluirlos dentro del Capítulo II Título VII del Libro II del Código penal de “delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y comunicación”.

---

<sup>33</sup> Art. 84 Código Penal Argentino.

<sup>34</sup> Art. 79 del Código Penal Argentino.

## 5. *Derecho Comparado:*

El análisis de las penas que, en el derecho comparado, resultan aplicables por delitos de conducción con resultado de muerte, cometido con culpa y bajo la influencia de efectos de alcohol y/o estupefacientes, permite concluir lo siguiente:

- Los ordenamientos no siempre consagran delitos específicos para sancionar este tipo de conductas. En algunos casos como Argentina y Perú, se contempla la posibilidad de subsumir algunos de estos delitos en otras hipótesis más genéricas, como lo es en este caso el artículo 79 del Código penal Argentino que tipifica genéricamente el homicidio simple siempre y cuando no haya otra pena que lo establezca.
- Respecto del delito de conducción culposa con resultado de muerte, el mínimo penal de los países analizados, corresponde a España un año, a Argentina, Ecuador, Reino Unido y Francia coinciden con un máximo penal de cinco años de prisión.
- Respecto al delito de conducción bajo influencia de alcohol y/o de estupefacientes con resultado de muerte, el mínimo penal de los países estudiados corresponde a España un año y el máximo en Argentina 25 años de prisión.<sup>35</sup>

En Argentina, a través del artículo 84 del Código penal argentino,<sup>36</sup> se sanciona con prisión de seis meses a cinco años al que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo, causare a otro la muerte. Con la ley 25.189<sup>37</sup>, se incorporó que el mínimo de la pena se eleva a dos años si fuesen más de una las víctimas fatales, o si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta o antirreglamentaria de un vehículo automotor.

---

<sup>35</sup> Texto recuperado en: “Regulación de la conducción con resultado de muerte. Derecho Comparado”. Biblioteca del Congreso nacional de Chile. Anexo 3815, 28/01/2013.

<sup>36</sup> Art 84 primer párrafo, del Código Penal Argentino. Ley 21.338 B.O.,1/7/1976.

<sup>37</sup> Art. 84 segundo párrafo, del Código Penal Argentino. Texto s/ley 25.189. B.O: 28/10/1999.

La muerte de personas producto de la conducción bajo influencia de alcohol y/o estupefacientes no se encuentra tipificado expresamente en Argentina. Para estos casos, se aplica la regla supletoria consagrada en el artículo 79 del Código Penal<sup>38</sup>, con pena de ocho a veinticinco años de prisión o reclusión al que matare a otro, siempre que en este Código no se establezca otra pena.

En comparación con el Código Penal del Perú<sup>39</sup> en su artículo 111, sanciona al que de manera culposa ocasiona la muerte a una persona con una pena privativa de libertad no mayor a dos años. Por ello, dado que el homicidio culposo por conducción de automotor con resultado de muerte no constituye un delito específico en el Perú, esta es la sanción que resulta aplicable a los delitos en cuestión.

El inciso 2 del artículo 111 del código Penal del Perú señala que la pena privativa de la libertad será no menor de cuatros años ni mayor de ocho años si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado, estando el agente bajo efecto de drogas toxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0,5 gramos en litro, en el caso de transporte particular o mayor de 0,25 gramos en litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercaderías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.<sup>40</sup>

En Ecuador, en su artículo 127 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre<sup>41</sup>, establece sanción con prisión de tres a cinco años y suspensión de la licencia de conducir quien ocasione un accidente de tránsito del que resultare la muerte de una o más personas, y en el que se verifique cualquiera de las siguientes circunstancias: negligencia, impericia, exceso

---

<sup>38</sup> Ley 11.179. Texto ordenado según Decreto 3992/1984- BO: 16/01/1985

<sup>39</sup> Decreto Legislativo N° 635, promulgado el 03/04/91 y publicado el: 08/04/91. Texto recuperado el 02/06/14 en: <http://issuu.com/tuasesor/docs/codigo-penal-peruano>

<sup>40</sup> Incorporado por Ley 27.753 artículo 3,4 y anexo. Texto recuperado el 02/06/14 en: <http://issuu.com/tuasesor/docs/codigo-penal-peruano>.

<sup>41</sup> Ley N° 000. RO/1002 del 02/08/96. Texto recuperado el 02/06/14 en: [http://oisevi.org/a/archivos/normativas/ecuador/ley\\_organica\\_de\\_transporte\\_terrestre\\_transito\\_y\\_seguridad\\_vial.pdf](http://oisevi.org/a/archivos/normativas/ecuador/ley_organica_de_transporte_terrestre_transito_y_seguridad_vial.pdf).

de velocidad, conocimiento de las malas condiciones mecánicas del vehículo, inobservancia de la presente Ley y su Reglamento, regulaciones técnicas u órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito.<sup>42</sup>

El artículo 126 del mismo cuerpo legal dispone que quien conduciendo un vehículo a motor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, ocasionare un accidente de tránsito del que resultaren muertas una o más personas serán sancionado con reclusión de ocho a doce años, revocación definitiva de la licencia para conducir vehículos a motor y multa equivalente a treinta remuneraciones básicas unificadas del trabajador en general.<sup>43</sup>

En Reino Unido la tipificación de delitos de tránsito se consagra en el Road Traffic Act de 1988. La pena aplicable para estos delitos contempla un máximo de cinco años de prisión.<sup>44</sup>

La sección 3 A del Road Traffic Act de 1988 sanciona a quien cause la muerte de alguien en razón de una conducción descuidada, producto de la utilización de drogas o la ingesta de bebidas alcohólicas. La ley establece un máximo de pena aplicable de hasta catorce años de prisión.

El Código Penal español<sup>45</sup> contempla en su artículo 142, el que por imprudencia grave causare la muerte de otro, será castigado, como reo de homicidio imprudente, con la pena de prisión de uno a cuatro años. Cuando el homicidio imprudente sea cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor, se impondrá asimismo, la pena de privación del derecho de conducir vehículos a motor y ciclomotores, de uno a seis años.

---

<sup>42</sup> Incorporado por la Ley s/n, R.O: 415-S, 29/03/2011. . Texto recuperado el 02/06/14 en: [http://oisevi.org/a/archivos/normativas/ecuador/ley\\_organica\\_de\\_transporte\\_terrestre\\_transito\\_y\\_seguridad\\_vial.pdf](http://oisevi.org/a/archivos/normativas/ecuador/ley_organica_de_transporte_terrestre_transito_y_seguridad_vial.pdf).

<sup>43</sup> Incorporado por la Ley s/n, R.O: 415-S, 29/03/2011. . Texto recuperado el 02/06/14 en: [http://oisevi.org/a/archivos/normativas/ecuador/ley\\_organica\\_de\\_transporte\\_terrestre\\_transito\\_y\\_seguridad\\_vial.pdf](http://oisevi.org/a/archivos/normativas/ecuador/ley_organica_de_transporte_terrestre_transito_y_seguridad_vial.pdf).

<sup>44</sup> Section 2 b del Road Traffic Act 1988. C. 52. The document as of February, 2008. Texto recuperado el 02/06/14 en: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents>.

<sup>45</sup> Ley Orgánica 10/1995, del 23 de noviembre de 1995. Publicado en BOE N° 281 el 24/11/1995. Texto recuperado el 02/06/14 en: [http://noticias.juridicas.com/base\\_datos/Penal/lo10-1995.12t1.html#a142](http://noticias.juridicas.com/base_datos/Penal/lo10-1995.12t1.html#a142).

La tipificación del delito de conducción bajo la influencia del alcohol ha sido prevista en el artículo 383 del Código Penal Español. Esta disposición ordena aplicar la infracción penada de manera más grave cuando, además de configurarse una conducción bajo la influencia del alcohol, se produzca un resultado lesivo constituido de delito, cualquiera que sea su gravedad. Esta disposición remite a la disposición citada correspondiente al homicidio culposo consagrada en el artículo 142 del Código Penal Español. Ello lleva a concluir que la pena aplicable al delito de conducción bajo la influencia del alcohol ira de uno a cuatro años de prisión, siempre que tenga lugar un resultado lesivo de muerte.

Y por último, el artículo 221-6 del Código Criminal Francés<sup>46</sup> tipifica el delito de conducción culposa. Esta disposición sanciona la imprudencia, el descuido, la falta de atención o la negligencia al volante, así como la omisión de una obligación legislativa o reglamentaria de seguridad o de prudencia, con resultado lesivo de muerte. La pena aplicable por este homicidio involuntario es de tres a cinco años.

El artículo 221-6-1 consagra una pena de cinco a siete años de privación de la libertad, para delitos de conducción con resultado de muerte, cometidos bajo la influencia de alcohol y/o estupefacientes. Esta pena es aplicable también, al conductor que rechaza someterse a las verificaciones destinadas a establecer el estado alcohólico, cuando haya superado las velocidades máximas permitidas por la ley, se hubiese dado a la fuga o no posea la correspondiente licencia de conducir.<sup>47</sup>

En consonancia con el ejemplo que nos brinda la legislación comparada, al introducir los tipos penales viales en el Código Penal, surgen las siguientes ventajas:

- Al tratarse de una modificación al Código Penal que es una ley de fondo, establece su inmediata vigencia en todo el territorio nacional sin depender de la ratificación o no de todas las provincias.

---

<sup>46</sup> Ley N° 2000-647 de 10/07/2000 artículo 4, Diario Oficial del 11/07/00. Texto recuperado el =2/06/14 en: file:///C:/Users/Anisa/Downloads/Code\_56.pdf.

<sup>47</sup> Introducido por Ley N° 2003-495 el 12/07/2003, artículo 1 Diario oficial el 13/07/2003. Texto rescuperado el día 04/06/14 en: file:///C:/Users/Anisa/Downloads/Code\_56.pdf.

- Para el penado como responsable, puede significar la pérdida de libertad personal, lo cual sin duda alguna premeditará tales actos antes de actuar injustamente en contra de la legislación.
- Elevar el rango de un delito de una conducta antisocial y antijurídica, expresa el repudio social de una conducta que la sociedad no está dispuesta a tolerar.

Reconociendo que los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en nuestro país, a fin de proteger los bienes jurídicos en juego y de estar acompañados de una política de prevención, en el ámbito del derecho penal se debe ser cuidadoso a la hora de respetar los postulados que derivan del principio de culpabilidad, el de atribución personal del ilícito, el principio de certeza y de razonabilidad de las penas, que emanan de los distintos preceptos constitucionales.

Esto lleva a tener que obrar con suma prudencia al momento de sancionar como hecho delictivo algo que por propia naturaleza no deja de ser una mera infracción a las normas administrativas reservadas a la competencia local de faltas.

Una reforma aislada y esporádica no solucionara el gravísimo problema que en nuestro país ostenta el tránsito vehicular y todas sus consecuencias. Ante esto, se concluye: ¿la manera de prevenir éstos accidentes es aumentar las penas y aplicar medidas de represión por parte del Poder Judicial o incrementar una consiente y persistente política de acción por parte del Estado y los ciudadanos?

### **CAPÍTULO III: FACULTAD DE LOS JUECES NATURALES Y LA PROBLEMÁTICA ACTUAL: DISCUSIONES DOCTRINARIAS Y JURISPRUDENCIALES.**

#### ***1. Facultad de los Jueces Penales. Criterios de la toma de decisión. Responsabilidad***

El juez es la autoridad pública que resuelve una controversia en un tribunal de justicia y que se encuentra investido de la potestad jurisprudencial para aplicar la ley y las normas jurídicas, de acuerdo a su leal saber y entender. Entre las atribuciones de los jueces no se encuentra la de crear el derecho, sino, sólo de interpretar las normas y de aplicarlas al caso concreto.

El juez forma parte del órgano judicial, que se encarga de resolver controversias, administrando justicia. Su criterio de la toma de decisión en la resolución de un caso, se basa en la discrecionalidad que garantice imparcialidad en su posición como un buen árbitro de las partes controvertidas.

Se caracterizan por la autonomía en su actuar, independencia en sus funciones e inamovilidad de sus cargos, salvo las causas establecidas constitucionalmente. Asimismo, son responsables de sus actos ministeriales, civil y penalmente.

Un juez debe contar con grata experiencia, conocimientos, destreza, capacidad, sensibilidad e identidad adquirida en el desempeño de su labor, así como virtud para impartir justicia como producto del ejercicio de su función, con el propósito de prestar servicio público de justicia a la ciudadanía.

#### ***2. Jurisprudencia en materia de accidentes de tránsito con dolo eventual o culpa con representación. Diferentes Postulados en la provincia de Córdoba y el resto del país.***

La delgada línea que separa al dolo eventual de la culpa consciente, se hace manifiesta en los accidentes de tránsito, por ello, es importante analizar el trato que le ha dado la jurisprudencia a esta temática:

**a. Causa Matías Castro:**

En la ciudad de Córdoba Capital, a los días seis del mes de mayo del 2011 se eleva una causa a juicio contra el imputando Matías Daniel Castro, en atribución de ser autor responsable por los delitos de homicidio simple con dolo eventual, tres resultados y lesiones graves, tres resultados todo en concurso real, conforme a los art. 45, 79 y 91 Código Penal, determinado en un primer momento por el Señor Vocal Carlos Ruiz.<sup>48</sup>

El hecho ocurrido trata de un accidente vehicular que ocasiona la muerte de tres personas y cuatro en estado de lesiones graves. Tal hecho se produjo el día 3 de marzo del año 2007 en la Autopista Justiniano Posse, Provincia de Córdoba. El imputado retomaba a la capital provincial proveniente de un local bailable ubicado en la localidad de Carlos Paz.

Dentro de su rodado marca Ford K se encontraban siete pasajeros, lo que significa que de acuerdo a sus dimensiones no es el adecuado para la cantidad de personas siendo un vehículo de tamaño pequeño.

El responsable del hecho conducía el automóvil en estado de embriaguez, zigzagueando a una velocidad mayor de 130 km/hs, lo cual produjo impacto contra otro vehículo ocasionando dicho accidente. En las pericias se determinan que la velocidad en el que conducía Castro, supera los límites máximos de velocidad permitidos por la normativa pertinente a la Ley provincial de tránsito<sup>49</sup>.

El imputado, con 21 años de edad, había obtenido el carnet de conducir el día 1° de febrero del 2007 en la ciudad de Villa Allende. Al no tener experiencia de manejo, Castro acude al nombrado municipio ya que allí el examen de manejo no es tan riguroso como en otras localidades.

Sumado a todo ello, ese día no hubo o por lo menos muy escasos fueron los controles policiales sobre el tránsito y controles de alcoholemia por parte la policía caminera de la Provincia de Córdoba sobre el tramo Córdoba-Carlos paz.

---

<sup>48</sup> Sala Unipersonal de la Cámara en lo Criminal de Séptima Nominación de la ciudad de Córdoba. “CASTRO MATIAS DANIEL p.s.a de homicidio simple y lesiones graves” Expte. C/95/11, (2011).

<sup>49</sup> Ley N° 8560 (s/ Ley 9.169) art. 48 y 50.

Por todo lo expuesto y acorde a las pruebas obtenidas por parte de los testigos, las pruebas de periciales técnicas, oculares, y demás, se descarta el dolo eventual en el actuar del imputado Matías Castro, al determina que el responsable tuvo un actuar imprudente por manejar a una velocidad mayor a 130 km/hs, negligente por conducir en estado de embriaguez y de estar excesivamente cargado de personas, todo ello dificultaba manejar con comodidad e impericia dada su escasa experiencia conductiva e inobservancia de las reglamentación del tránsito.<sup>50</sup>

Con ello, el Sr. Vocal Carlos Ruiz, en su segundo planteamiento, disminuye la pena en favor al encartado Matías Castro configurando a los delitos como homicidio culposo agravado, con tres resultados y lesiones culposas, con tres resultados, todo en concurso ideal a tenor de lo normado por los art. 45 y 84, 1° y 2° párrafo, 94 párrafo 2do. Y 54 del Código Penal.

El fundamento para individualizar la pena impuesta al encausado por el dictaminador fueron las siguientes circunstancias agravantes y atenuantes:

A) En sentido agravante se consideró:

- por la naturaleza de la acción y el particular modo de ejecución del delito de acuerdo a la personalidad del autor.
  
- Por el grado de afectación al bien jurídico protegido, pues con sus conductas letales, destruyó definitivamente tres proyectos de vida, con las consecuencias colaterales y permanentes para cada una de las familias. También afectó a los que sufrieron severas lesiones con proyecciones en sus vidas personales, familiares y sociales después del hecho, que individualmente no serán las mismas.

---

<sup>50</sup> Arts.13, 37, 38, 39, 40, 41, 41 bis, 43, 48,50, 80 inc.1°, 83,84 incs.18, 21y 23 de la Ley Provincial del Tránsito 8560 s/Ley 9169.

- Las mejores posibilidades de comportarse con arreglo al derecho a partir de su educación y su medio social-cultural por haber contado con una familia con cultura laboral que le brindó contención y le permitió superar con creces el estándar básico de sus necesidades, accediendo incluso a estudios universitarios.
- El mal uso de esas instrucciones fueron cuando su madre permitió el uso del automóvil Ford K por que la extracción de su carnet de conducir fue en otro municipio ajeno a su domicilio ante la posibilidad de obtenerlo allí por un mero trámite administrativo y evitar la prueba de sus deficiencias técnica-conductiva para manejar automotores. Y su peligrosidad delictiva demostrada por su evidente despego a la ley como una constante en su actuar, consumiendo bebidas alcohólicas constantemente.
- Su indiferencia a las víctimas sobrevivientes del accidente, pues nunca se interesó por el estado ni ofreció compensar de alguna manera el daño causado.

B) En términos atenuantes el fallo considero las siguientes circunstancias:

- La juventud de Castro.
- Su condición de delincuente primario
- La ingesta previa de alcohol que, si bien no importó una exclusión de la imputabilidad, atenuó su autodeterminación operando como un disminuyente del reproche punitivo.
- Se descarta de que haya adoptado una actitud indiferente y de menosprecio hacia los resultados del suceso.

- Y el hecho de que haya estado dentro del vehículo, no tenía las intenciones de dañarse así mismo.

Con ello el Tribunal resuelve declarar a Matías Castro, autor responsable del delito de homicidio culposo agravado (tres resultados) y lesiones culposas agravadas (tres resultados), todo en concurso ideal, en los términos de los arts. 45 y 84 primer y segundo párrafo, 94 y 54 del Código Penal e imponerle para su tratamiento penitenciario la pena de cuatro años y diez meses de prisión, y la de ocho años de inhabilitación especial para conducir todo tipo de vehículos automotores.

Los defensores opusieron un Recurso de Casación, para revisar la sentencia del inferior, el pedido no prospero. Por ello, Castro cumplió la penalidad indicada.

#### **b. Causa Cabello<sup>51</sup>**

En la madrugada del día 30 de Agosto de 1999, Sebastián Cabello se encontraba al mando del rodado Honda Civic, acompañado por su amigo Daniel Cristian Pereyra Carballo. Decidió sin motivo de apuro y con aceptación de riesgo para ambos, disputar de una “picada” al menos con otro vehículo BMW por Avenida Cantilo a una velocidad antirreglamentaria, inusual, impropia y extralimitada para la zona, hora y circunstancias, por encima de los 137,62 km/hora y en ese contexto, efectuó una abrupta maniobra hacia la derecha que embiste a un automóvil Renault 6 en el que circulaba Celia Edith González Carman de 38 años de edad y su hija Vanina Rosales de 3 años, provocando la muerte por carbonización de ambas por efecto del incendio producido por el impacto.

El Fiscal de la causa eleva a juicio con el fundamento de que Cabello se le represento como posible las consecuencias en su plan de acción, esto es, pleno conocimiento y representación de que al correr o protagonizar una carrera callejera de automóviles en una avenida urbana, podía y era cierto resultar la muerte de un tercero como efectivamente se

---

<sup>51</sup> TOralCrim N° 30 21/11/2003, “Cabello Sebastián”, LL, 2004-B615.

produjo. Sin embargo, despreciando el resultado continuó con su acción, acelerando aún más para ganar la competencia y en ese sentido provocó como resultado el fallecimiento de dos víctimas.

El desprecio del resultado por parte del procesado no solo surge de las condiciones de tiempo, modo y lugar, sino que ni aun después de producirse el hecho se preocupó por las víctimas o la familia de las víctimas, si no del resultado dañoso de su automotor que tanto invirtió en el para darle un aspecto más estético.

El requerimiento fiscal fue calificar la acción enjuiciada a Sebastián Cabello, como autor de doble homicidio doloso en concurso ideal con lesiones leves dolosas.<sup>52</sup>

Sebastián Cabello, era un joven que manejaba automóviles desde los 17 años. Fanático de éstos hasta el punto que en ese momento se encontraba preparando su automotor Honda Civic para una feria de exposición. Ese fue su argumento sobre el interrogatorio por que el automotor tenía instalado un turbo compresor del cual según él no funcionaba, llantas y neumáticos especiales de carrera, relojes, calcomanías, baja suspensión, todo para darle un aspecto más estético al rodado.

En su primera defensa se negó a declarar, tiempo después amplió su deposición, argumentando que no le gusta manejar a altas velocidades, de hecho presencié algunos accidentes, por ellos es prudente en el manejo de los automóviles.

En su defensa dice haber manejado a una velocidad de autopista al confundir que Av. Cantilo era una autopista, más allá de que haya hecho mención en su declaración de que habitualmente circulaba en ella, no solo en horario nocturno sino en cualquier horario destacando el intenso tránsito que tenía tal avenida, sin advertir las velocidades mínimas y máximas. Por último, declaró sólo tener conocimiento de los hechos antes del siniestro, pero en relación al choque no tiene ni siquiera leves recuerdos.

En cuanto el testimonio de su acompañante, Pereyra Carballo, sus versiones fueron contradictorias y falsas. Contradictorias en cuanto al relato de los hechos, en su primer

---

<sup>52</sup> Art. 45, 54,79 y 89 Código penal.

relato detalla que Cabello intenta pasar a un automóvil primero por la derecha luego por la izquierda y es allí el impacto. En su segundo argumento habla de que Cabello había dado paso a otro automóvil que hacía señas de luces, pero no visualizaron el Renault 6 y en ese momento el automotor se descontrola, intenta frenar pero no hubo caso. Y sus versiones son falsas a su vez, por haber relatado un hecho sufrido por uno de sus amigos en un accidente automovilístico y sus gravísimas lesiones obtenidas por causa de un carrera o “picada”, haciendo mención de que no les gustaba las altas velocidades, siendo que Pereyra Carballo había estado en presencia de esa carrera. A su vez un dato que no puede dejarse de lado, y era que tanto Cabello como su grupo de amigos eran habitués de correr carreras en el autódromo.

Según datos de prueba pericial con respecto a las huellas, no son de frenado por que justamente el frenado rectilíneo la única forma que se deje huellas es con el bloqueo de frenos y este automóvil tenía un sistema que impedía el bloqueo de frenos. Por lo tanto las huellas eran de derrape, de la maniobra abrupta hacia la derecha que el conductor realizó para esquivar al Renault 6 que iba delante.

En cuanto informes psiquiátricos, en la personalidad de Cabello se demarca una personalidad narcisista, es decir, de egocentrismo, de arrogancia, de soberbia, de indiferencia, etc. Sin presencia de arrepentimiento, si no en función de lo que le toca vivir, pero no por la muerte de las víctimas por su obrar responsable.

El fiscal solicita condenar al acusado Sebastián Cabello a la pena de quince años de prisión, más sus accesorias legales y costas por ser penalmente responsable del delito de homicidio simple reiterado, es decir, dos hechos, cometidos en perjuicio de Celia González Carman y su hija Vanina Rosales, de conformidad con lo establecido en la ley de rito.<sup>53</sup>

El fundamento de la condena es el desprecio hacia la vida de los terceros, de continuar actuando más allá de la previsibilidad del riesgo creado por estar al mando de un automotor a altas velocidades con el fin de ganar una carrera de automóviles a cualquier precio. De

---

<sup>53</sup> Art. 5, 12, 19, 29 inc. 3, 40, 41, 45 y 79 del Código Penal y 396, 398, 399 y 403 del Código Procesal penal de la Nación.

sobrepasar los límites de un riesgo socialmente aceptado a una actividad que pasa a ser ilícita y por lo tanto peligrosa para el bien jurídico protegido, en este caso la vida.

Roxin menciona:

*“Quien toma en serio la posibilidad de un resultado delictivo y no confía en que todo saldrá bien, puede en cualquier cosa seguir teniendo la esperanza de que la suerte esté de su lado y no pase nada, esta esperanza no excluye el dolo cuando simultáneamente el sujeto deja que las cosas sigan su curso”* (Roxin, 1997, p. 427).

Esto es lo que justamente según el fundamento del acusador hizo Cabello, dejar que las cosas sigan su curso.

En cambio, un hecho imprudente se basa en un error, pero no el error de confundir una avenida con una autopista como se defiende Cabello, si no en que el error se basa en que no quiere el resultado lesivo, pero este igualmente se produce; ese es el error en todo hecho imprudente.

En conclusión, Cabello tuvo previsibilidad en el caso concreto de resultado, dejó que las cosas siguieran su curso, acepto el resultado doblemente producido, esto es la muerte de la madre y la de su hija y además son muertes que no son producto de un traumatismo de cráneo, o fractura de cuello, si no por carbonización producto del impacto. Este desenlace se podría haber evitado si el responsable hubiese aunque sea tratar de salvar las vidas de alguna u otra manera, que de hecho ni siquiera tuvo intención de hacerlo. Estos fueron los motivos por el cual el hecho llegó a juicio.

En los alegatos de la defensa trata de eliminar la determinación del hecho con dolo eventual, haciendo alusión al principio de inocencia.

Para que exista dolo tiene que existir dos variantes: un elemento cognitivo y otro volitivo. El dolo eventual del cual se imputa es un elemento de menor intensidad y culpabilidad dolosa, muy difícil de identificar.

Debe preverse como posible el resultado dañoso, y cómo se prueba ese elemento volitivo al autor del delito, con certeza. A Sebastián Cabello si no se le represento la posibilidad de ese

resultado dañoso no habría dolo. Si en algún momento se le represento ese resultado posible pero no lo incluyó, no lo toleró y pensó que podría evitarlo no habría dolo por falta del elemento volitivo. Para ello se torna casi imposible la certeza de cuáles fueron sus intenciones o que fue lo que le paso por su cabeza en el momento del hecho. Y aquí es donde se hace alusión al principio de inocencia, nadie puede ser penado de un hecho sin que antes se demuestre lo contrario.

La indiferencia se refiere a una actitud en el momento del hecho y no posterior al mismo como detalla el acusador de su actuar de desprecio ante las víctimas calcinándose. Además al considerar según estudios periciales psiquiátricos, la personalidad del imputado es una personalidad de egocentrismo, narcisista, que se ama así mismo y de tener afán por su vida y por su automóvil, no se cree coherente poner en riesgo o peligro a su propia vida, la de su amigo y de exponer de esa manera a un automóvil del cual había invertido muchísimo.

A raíz de este hecho se dictó la ley 25.859 que agravó las penas para delitos culposos, el día 28 de octubre de 1999. Esa ley aumenta la pena de los delitos culposos en dos supuestos: pluralidad de las víctimas fatales y si el hecho hubiera sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente de un vehículo automotor. De esta manera la defensa se sujeta a que su penalidad debería graduarse en doble homicidio culposo con pena en suspenso y que se absuelva el delito de lesiones leves en relación a su acompañante ya que Pereyra Carballo acepta el riesgo asumido al por Cabello.

Por todo lo expuesto, el Tribunal resuelve condenar de todas maneras a Sebastián Cabello como autor penalmente responsable del delito del doble homicidio simple cometido con dolo eventual a la pena de doce años de prisión de efectivo cumplimiento e inhabilitación absoluta por igual tiempo de la condena e inhabilitación especial para conducir automóviles por el tiempo máximo previsto en la ley de fondo y costas procesales.<sup>54</sup>

El 2 de septiembre del año 2005, se inicia el recurso de casación interpuesta por la defensa del imputado contra la sentencia dictada el 21 de noviembre del año 2003 por el Tribunal Oral en lo Criminal N° 30 de la Ciudad de Buenos Aires, en la Sala Tercera de la Cámara

---

<sup>54</sup> Art. 5, 12, 20 bis inc. 3, 29 inc. 3, 45 y 79 del Código Penal y art. 530, 531, y 533 del Código procesal penal de la Nación.

Nacional de Casación Penal de la causa N° 5000 caratulada “Cabello Sebastián s/ recurso de casación”.<sup>55</sup>

En dicha instancia se resuelve disminuir la calificación a homicidio culposo con multiplicidad de víctimas, en consecuencia de ello, condenar a Sebastián Carballo a la pena de tres años de prisión e inhabilitación especial para conducir vehículos automotores por el término de diez años y costas.<sup>56</sup>

El fundamento al cual se da lugar a bajar la pena al imputado Cabello es por la subjetividad probada por parte del juzgador, al contener vicios lógicos, una arbitraria selección de la prueba que omite considerar cuestiones contundentes e invertir la carga probatoria, con un soporte de argumento con premisas falsas y de atribución de responsabilidad notoriamente insuficiente.

Esto se debe también, al rechazo de pruebas ofrecidas por parte de los defensores del imputado y de acreditar cuestiones del hecho solo por indicio o suposiciones como las de considerar que el hecho encuadre en dolo eventual con voluntad y conciencia del posible hecho, del cual es imposible probar y por ello acreditar con certeza; y no por error o por imprudencia o negligencia por parte del imputado como responsable. Por lo tanto no se puede penar a alguien por suposición o consideración una pena del cual no existe plena seguridad del mismo.

### **c. Caso Maríana Ellena**

El 2 de setiembre del 2011, el menor de dieciséis años con identidad reservada (C.M.B.), dirigía el volante del automóvil marca Fiat modelo 147, aun sin estar habilitado para hacerlo, en compañía de la co imputada Brinda Micaela Andrade Salas. En esas circunstancias y al llegar a la intersección de Bv. Illia con calle Transito Cáceres de Allende, barrio Nueva Córdoba, se detiene en el semáforo en rojo paralelamente a otro

---

<sup>55</sup> CNCasPen, Sala III, 02/09/2005, “CABELLO, SEBASTIAN”, LL, 2005-E-342.

<sup>56</sup> Art. 29 inc. 3, 40, 41, 45, y 84 del Código Penal y 456 inc. 1, 470 y 530 Código Procesal Penal.

automóvil marca Fiat Spazio, conducido por Gustavo Gastón Luca, en compañía de otras dos personas. Al encontrarse en la mencionada esquina, ambos vehículos se provocaron mutuamente presionando el acelerador, en motivo e intención de practicar una carrera de velocidad en pleno centro de la ciudad. Cuando el semáforo habilitó la luz verde, y al llegar hasta la Av. Chacabuco donde se dirigieron en sentido hacia la derecha para continuar por tal Avenida, al llegar a la intersección de Chacabuco con calle Corriente, encontrándose en semáforo en rojo, el Fiat Spazio se habría detenido en dicha esquina, mientras que el menor C.M.B. continuó la marcha sin frenar, creando ambos conductores una situación de peligro para la vida e integridad de las personas. C.M.B. continuó la marcha en altas velocidades y al cruzar en semáforo en rojo embistiendo en tal encrucijada, a Mariana Inés Ellena, quien cruzaba por la senda peatonal, que por motivo del impacto le provocó lesiones gravísimas que fueron causa suficiente para provocarle a los días siguientes el fallecimiento en el Hospital de Urgencias de la ciudad. Por tal acondicionamiento el menor en el momento del hecho se da a la fuga, y esconde el automóvil en un estacionamiento.

En un primer momento el caso cayó en manos del juez de menores José González del Soler, quien ordenó detener al acusado en una correccional al considerarlo responsable del delito de homicidio doloso por dolo eventual. Esta imputación mantuvo en prisión desde septiembre del 2011 hasta diciembre del mismo año. Cuando el caso fue tomado por el fiscal de instrucción Alejandro Moyano, la carátula cambia a homicidio culposo. Ante este cambio, la defensa del acusado aprovecha para pedir la liberación, la cual es concedida.

Paralelamente, el abogado del adolescente, Ricardo Moreno, buscó mediante la probation o suspensión de juicio a prueba, ofreciendo entregar el auto Fiat 147 a disposición del Estado provincial, un monto de 45 mil pesos a la familia Ellena, hacer trabajos comunitarios y de estar inhabilitado para sacar el carnet de conducir por cinco años.

Tal pedido fue rechazado por el fiscal de la causa, por el querellante en representación a la familia Ellena, hasta llegar en manos del TSJ quien también resolvió denegarla y dar lugar el juicio oral. El fundamento del fallo, es que de acuerdo a la gravedad del injusto producido y la necesidad de sostener el derecho de la víctima a la tutela jurídica efectiva, se trata de un hecho que debe ser preservado para el juicio oral. Se busca, privilegiar la culminación del proceso y la realización plena del derecho con el dictado de una sentencia

definitiva que permita dar paso a la comprensión del valor de justicia en casos como este y dar a la sociedad una respuesta antes estos siniestros.

El 31 de marzo del año 2014, en el Juzgado Correccional N° 4, en Tribunal I, se da comienzo del juicio contra el adolescente C.M.B., acusado por homicidio culposo agravado por conducción de un automotor<sup>57</sup> y de conducción peligrosa en prueba de velocidad no autorizada legalmente<sup>58</sup>. Por el mismo hecho se juzga a Gustavo Gastón Luca quien deberá responder por el delito de conducción peligrosa de vehículo automotor en prueba de velocidad sin autorización legal.

Quedo desvinculada totalmente del hecho, Brenda Andreade Salas, la joven que viajaba de acompañante en el Fiat 147 y que fue imputada en un primer momento por encubrimiento. Y por motivo de ser madre de la hija que tuvo con Catriel Maximiliano Bertorello (C.M.B.), su testimonio es como si no hubiese estado el día del hecho, por la vinculación que tiene con el imputado.

El fiscal Aldo Patamia y el querellante Palacio Laje solicitaron ante el juez Correccional Ángeli, el cambio de carátula de homicidio culposo a doloso. El juez ratifica lo sostenido por el fiscal argumentando que el autor del hecho dio prioridad a la adrenalina, a su placer de conducir peligrosamente y le fue indiferente el resultado, “ante la presencia del semáforo en rojo, el 147 blanco atinó a frenar y volvió a acelerar, apenas toco el freno.”- Argumento de una testigo clave al momento del hecho.

Por estos motivos, el juez Ángeli cambia la carátula del hecho por Homicidio con dolo eventual, del cual se declara incompetente del caso, ya que solo puede juzgar hechos con pena no mayores a 3 años, por lo tanto, el caso pasará en manos de la Cámara de Crimen de la ciudad de Córdoba, que hasta ahora no tiene fecha.<sup>59</sup>

---

<sup>57</sup> Art. 94 del Código Penal Argentino, segundo párrafo.

<sup>58</sup> Art. 193 bis del Código Penal Argentino.

<sup>59</sup> Diario Día a Día: Habrá un nuevo juicio por la muerte de Maru Ellena. Texto recuperado el día: 07/06/2014 en: <http://www.diaadia.com.ar/policiales/habra-nuevo-juicio-muerte-maru-ellena>

**d. Causa José Adrián Núñez:**

En la ciudad de Córdoba en el año 2012, condenan por homicidio culposo y lesiones graves de cuatro años de prisión y ocho de inhabilitación especial para conducir vehículos por conducir un auto marca Corsa, en pleno centro de la ciudad, bajo los efectos de alcohol y de drogas, por conducir a altas velocidades, cruzar en semáforo en rojo y chocar contra un taxista y lesionar a la pasajera que posteriormente muere a causa del siniestro. Ocurrió en la Calle Humberto 1ro. en la madrugada del 6 de diciembre del 2012.<sup>60</sup>

**e. Causa Wenner, Francisco A.:**

Una persona que conducía un camión de gran porte a contramano, a una velocidad excesiva y con alto grado de alcohol en sangre, colisionó con un automóvil y provocó la muerte de uno de sus ocupantes y lesiones graves a otro. La Cámara lo condenó por el delito de homicidio simple con dolo eventual a la pena de ocho años de prisión, considerando que conforme a la experiencia conductiva del imputado, en este caso más de veinte años conduciendo camiones, debió representarse como posible y probable tal resultado.<sup>61</sup>

**f. Causa Figueroa Eduardo G.:**

“Cabe condenar como autor del delito de homicidio culposo, a quien habiendo consumido estupefacientes circulaba con su rodado a una velocidad excesiva, oportunidad en el cual, embistió a un peatón ocasionándole la muerte pues, la capacidad de previsión del imputado al momento del accidente se vio disminuida por efecto de las drogas y en consecuencias no pudo representarse el resultado de su acción.”<sup>62</sup>

**g. Causa Soto Diego G.:**

El Tribunal Oral condenó al imputado como autor del delito de homicidio simple cometido mediante dolo eventual, al haber considerado que quien conducía un automóvil sin luces,

---

<sup>60</sup> CCrim N° 4 Ciudad de Córdoba, 15/02/2014, “José Adrián Núñez- Homicidio Culposo y lesiones graves” Texto recuperado el día: 07/06/2014 en: <http://www.lavoz.com.ar/sucesos/choco-en-contramano-mato-y-va-preso>

<sup>61</sup> CCrim N° 1 Trelew, 06/03/02, “Wenner, Francisco A., LL, 2002-B- 547, y DJ, 2002-1-916.

<sup>62</sup> CCrim 1° nominación Catamarca, 05/09/07, “Figueroa Eduardo E., LLNOA, 2008-73.

de noche, a altas velocidades, a pesar de que sabía que por ahí caminaban peatones que no podían usar la calzada, con lluvia y sin que funcionaran sus limpiaparabrisas, y que luego de que atropellara a cuatro personas, llevo a una de ellas enganchada del cabello a su automóvil, sabía de la posibilidad de que ocurriera el homicidio y no le importo. No sólo se sabe el peligro que se puede causar en estas condiciones sino que muestra un desprecio por la vida ajena que explica llanamente su indiferencia ante la posibilidad de un resultado como fue la muerte.<sup>63</sup>

**h. Causa Vaschokor Maria G.**

“Incorre en el delito de homicidio culposo, y no de homicidio simple cometido mediante dolo eventual, quien habiendo ingerido bebidas alcohólicas circulaba con su rodado a excesiva velocidad cuando colisionó contra una motocicleta provocando la muerte de su conductor pues, no es posible inferir que el encartado se hubiere representado el resultado de muerte y que lo despreció por cuanto, el haber frenado después del impacto es un indicador de su intención de afrontar la situación.”<sup>64</sup>

**i. Causa Ouvrard Pablo:**

La conducta desplegada por el imputado, quien conducía un camión a una velocidad de 90 km/hs., previo cruzarse al carril opuesto, impacto con un vehículo que circulaba en dirección opuesta, en el que viajaban varias personas provocando la muerte de 10 de ellas y cuatro con lesiones graves, que evidencia un contexto desinterés y de negligencia, pues pudiendo en todo momento representarse como probable la consecuencia dañosa a la vida de terceros, no desistió de su obrar, permiten encuadrarla en el tipo de culpabilidad por dolo eventual, configurando el delito de homicidio simple en concurso ideal con lesiones graves. (Art. 79, 54 y 90 del Código Penal Argentino).<sup>65</sup>

**j. Causa Echazú Rodolfo:**

---

<sup>63</sup> CGaranPen Quilmes, Sala I 26/06/01, “Soto, Diego G.”, LLBA, 2002-119.

<sup>64</sup> JuzgInstr N° 2 Villa Ángela, 10/05/07, “Vaschokor María G., LL online.

<sup>65</sup> CAPel Noroeste Chubut, Sala B, 02/06/98, “Ouvrard, Pablo”, LL, 1998-D-821, y DJ 1998-3-852.

Una persona que en estado de ebriedad manejaba un vehículo a excesiva velocidad y contramano, colisionó con otro rodado y causó la muerte de uno de sus ocupantes. La Cámara lo condenó como autor del delito de homicidio culposo en concurso ideal con lesiones culposas, a la pena de cinco años de prisión de cumplimiento efectivo. En su resolución manifestó: “ El tránsito en contramano es una imprudencia de alto grado, un quebrantamiento de las normas de cuidado exigidas a quien conduce un rodado, pero no constituye una evidencia de la voluntad del sujeto de dañarse a sí mismo o a otros pues, si bien pueda dar lugar a la representación en la conciencia del sujeto del posible encuentro con rodados que transiten en sentido contrario, ello no abarca la inevitable colisión con el resultado de lesiones y/o muerte de los ocupantes del otro rodado.”<sup>66</sup>

#### **k. Causa Cañas Eduardo:**

No puede englobarse en el ámbito del delito culposo la conducta del conductor del automotor en virtud de que:

- A) El imputado vive en la Argentina, es decir que no puede ignorar lo que la prensa y la propia experiencia diaria informa sobre los accidentes causados por automotores.
- B) Porque la alcoholización que lo aquejaba no lo privó de conciencia de la antijuridicidad de su proceder ni de su sentido de orientación.
- C) No poseía registro de conducir, vale decir que tenía representación clara y concreta de que no debía transitar al comando de ningún automóvil.
- D) El encartado se emborrachó voluntariamente y tenía conciencia de su estado.<sup>67</sup>

#### **l. Causa Aldo Cristian A.:**

Corresponde condenar como autor del delito de homicidio culposo, en concurso ideal con lesiones culposas, al imputado que, conduciendo con suma imprudencia su vehículo, dado que se encontraba bajo los efectos de intoxicación alcohólica, sin llevar puestos los anteojos que debía utilizar para manejar, y a una velocidad por encima de la permitida y sobre pavimento mojado, embistió a dos mujeres, produciéndole la muerte a una y lesiones

---

<sup>66</sup> Cpenal Jujuy, Sala i, 27/03/07, “Echazú Rodolfo, LLNOA, 2007-1037.

<sup>67</sup> C 3° CrimCorr La Plata, Sala II, 14/03/95,” Cañas, Eduardo”, LLBA, 1995-410.

a la otra, si no hay elementos probatorios de peso que den certeza de que el acusado se haya representado la posibilidad de causar el desastre que finalmente provocó y, menos aún, que habiéndose representado, haya actuado con desprecio de esa posibilidad, pues debe descartarse la existencia de dolo eventual.<sup>68</sup>

### **m. Causa L.A.R.:**

Existe dolo, al menos dolo eventual, en la conducta de quien embiste a una persona en lugar oscuro y solitario, de tránsito casi nulo abandonándola a su suerte, aun cuando presume que puede estar en grave peligro.<sup>69</sup>

En los últimos tiempos, los siniestros viales han sido motivo de intensos debates tanto en los medios de comunicación como en el Poder Judicial, con continuos pedidos de justicia por parte de los familiares de las víctimas. Este clamor por justicia, reconoce a la sociedad Argentina en un solo sentido, la de condenar al autor del hecho por el delito de homicidio simple haciendo alusión a la teoría del dolo eventual.

Como se puede observar, los casos ejemplares de jurisprudencia citados se demuestran la clara diferencia de acuerdo a cada jurisdicción y provincia sus determinaciones. Hasta el día de hoy, en la Provincia de Córdoba no se ha llegado a condenar a un imputado a la gravísima condena de homicidio simple con dolo eventual, de acuerdo a sus argumentos ya detallados anteriormente.

Condenar por homicidio doloso en los casos de accidentes de tránsito equivale a generar un conflicto social muy grave. Dar una condena excesivamente rigurosa a una persona que actuó según la ley de rito de manera negligente e imprudente, sin intención de matar o lesionar a alguien.

Se entiende, que por medio de una sentencia rigurosa y excesiva se pretende dar un aviso a la sociedad para que no existan estos tipos de siniestros. Sin embargo no sería una correcta

---

<sup>68</sup> TCrim N° 6 Moron, 02/05/06, “Aldo Cristian A.”, LLBA, 2006-822.

<sup>69</sup> CPen Santa Fe, Sala I, 26/11/86, “L.A.R”, RepLL, 1988-2, N° 3.

solución al caso, muy por lo contrario, el nivel de accidentes ha aumentado de manera preocupante y es la causa de muerte más importante en Argentina.

Es claro que no se puede ignorar la gravedad del evento de lo que estos acontecimientos generan, y que la amenaza penal para los hechos del tipo realizado con culpa e imprudencia en estas ocasiones parece insuficiente, pero ello es tarea ajena a la de aplicar la ley conforme a las circunstancias del caso. Las cuestiones de política criminal, son ajenas a la tarea del juez, esclavo de la ley vigente y de su razonable interpretación. Se pretende que sea el Poder Judicial quien disponga de solución de reprimir con una sanción, cuando la solución es una política de prevención.

## **CAPITULO IV: POSTURAS DOCTRINALES.**

### ***1. Dolo eventual como una creación dogmática en perjuicio del imputado: Política criminal y dolo eventual.***

El derecho penal es una estructura formada por un conjunto de dogmas, que describe aquellas conductas de acción u omisión que presentan ciertas características comunes consideradas como delito (Muñoz Conde, 2004, p.19). El derecho penal es una sistema que se muestra como perfecto y sólido, no obstante ello, dentro del mismo existen críticas que a veces no son constructivas y que ponen a duda éste sistema, encerrándose a los dogmas existentes o creando nuevos axiomas, esto es un claro ejemplo de lo que sucede con el dolo eventual. (Tenca, 2010)

El derecho penal históricamente, clasifica los delitos como dolosos y culposos presentes en la tipicidad del delito. Esta ubicación del dolo da una concepción de carácter tripartita: dolo directo, dolo indirecto o de consecuencias necesarias y dolo eventual. El dolo eventual, a diferencia del dolo directo e indirecto, no persigue el fin prohibido y la doctrina procura siempre justificar su existencia mediante innumerables argumentos para equiparar el “querer” que importa el dolo, con otros conceptos tales como “representar”, “aceptar”, “consentir”, “tolerar”, etc. Incluso hay quienes han redefinido el concepto de dolo a fines de poder seguir sosteniendo al dolo eventual.

El dolo eventual es considerado para el autor Tenca (2010, p. 253) “como una creación dogmática en perjuicio del imputado, que contraviene los principios del derecho penal y las garantías constitucionales, pues teniendo la estructura de un tipo culposo se le aplica haciendo una interpretación equívoca de lo que significa la política criminal, la pena del delito doloso.”

En los Códigos Penales modernos, el fin de la pena es la resocialización. Si un autor de un delito doloso se propone el fin prohibido y encamina su acción en contra de bien jurídico, mientras que en el culposo el resultado se produce como consecuencia de haber violado el deber de cuidado al realizar una conducta lícita, resulta indudable que al primero se le aplica una pena mayor que al segundo. Resulta difícil sostener que quien viola un deber de cuidado deba ser resocializado por medio de una pena privativa de la libertad.

En la práctica, cuando la conducta culposa causa gran impacto en la sociedad, la pena del delito culposo resulta insignificante y no cumple el fin preventivo. Estos son los casos donde se recurren al dolo eventual, que opera como un ilegítimo correctivo político criminal, pues teniendo la estructura del tipo culposo se le aplica la pena del delito doloso. (Tenca, 2010)

Según Feijóo Sanchez (2000), los órganos judiciales extienden a menudo, los delitos imprudentes al ámbito del dolo para no dejar impunes ciertas conductas, cuando solo está tipificada la modalidad dolosa. Es interesante un fallo en el que una persona que había consumido estupefacientes circulaba con su rodado a una velocidad excesiva, oportunidad en el cual embistió a un peatón y le ocasiono la muerte. El requerimiento de citación a juicio fue hecho por el delito de homicidio con dolo eventual. La cámara interviniente cambio la calificación a homicidio culposo habiendo manifestado textualmente los magistrados: “No es tarea de los jueces satisfacer las demandas de la sociedad motivadas en el incremento de las muertes por accidentes de tránsito, a través de dudosas interpretaciones legales que ven en el dolo eventual una forma de incrementar la penalidad pues, los magistrados no pueden arrogarse indirectamente facultades legislativas.”<sup>70</sup>

## ***2. Criticas al dolo eventual.***

En los últimos años los accidentes de tránsito han sido motivo de intensos debates tanto en los medios de comunicación como en el Poder Judicial, debates que se han visto acreditados tanto por las famosas “picadas” o prueba de velocidad, por la ignorancia de quienes conducen vehículos en estado de embriaguez o bajo efectos de estupefacientes, por la irresponsabilidad de menores de edad conduciendo sin tener noción de la gravedad que pueden causar conduciendo irregularmente y por los continuos pedidos de justicia por parte de los familiares de las víctimas en estos tipos de hechos. Este clamor de justicia por parte de la sociedad Argentina, se debe a que la condena al autor del hecho sea por delito de homicidio Simple haciendo uso de la teoría de del dolo eventual.

---

<sup>70</sup> CCrim 1ª nominación Catamarca, 05/09/07, Figueroa, Eduardo E.”, RepLL, 2008-795, n° 80 y LLNOA, 2008-73.

Condenar por homicidio doloso en los casos de accidentes de tránsito equivale a generar un conflicto social muy grave. Dar una condena excesivamente rigurosa a una persona que actuó de manera negligente e imprudente pero que nunca tuvo la intención de matar ni de lesionar a nadie. Este es el punto que debe valorarse con rigurosa minuciosidad.

Se entiende, que por medio de una sentencia rigurosa y excesiva se pretende dar un aviso a la sociedad para que no existan estos tipos de siniestros o por lo menos que lo premediten. Sin embargo no sería una correcta solución al caso.

Existen sentencias y condenas que hacen valer al dolo eventual y sin embargo, no por ellos las estadísticas de accidentes de tránsito han descendido de nuestro país. Muy por lo contrario, el nivel de accidentes ha aumentado de manera preocupante y es la causa de muerte más importante en Argentina.

Es claro que no se puede ignorar la gravedad del evento de lo que estos acontecimientos generan, y que la amenaza penal para los hechos del tipo realizado con culpa e imprudencia en estas ocasiones parece insuficiente, pero ello es tarea ajena a la de aplicar la ley conforme a las circunstancias del caso. Las cuestiones de política criminal, son ajenas a la tarea del juez, esclavo de la ley vigente y de su razonable interpretación

En nuestro país no existe una verdadera política de prevención que tienda a revertir la caótica situación del tránsito, con un índice de mortalidad por accidentes de tránsito más alto del mundo. Se pretende que sea el Poder Judicial quien disponga de solución de reprimir con una sanción, cuando la solución es una política de prevención.

El dolo eventual y la culpa consiente están separados por una línea muy fina, que hace prácticamente imposible diferenciar lo uno del otro. Tan sutil es esa diferencia que este tipo de dolo parece ser solo una creación doctrinaria y no algo que se ajuste a la ley.

### ***3. Razones para su eliminación. Propuestas alternativas.***

El dolo eventual no se trata más que un tipo culposo, en su modalidad de culpa con representación. El dolo pretende un fin querido y prohibido por la ley, hay una verdadera

intención de dañar el bien jurídico protegido, con conocimiento y voluntad de llegar a ese fin y con los medios adecuados para su consumación. Todo esto es una premisa básica e irrenunciable, en el sentido de que todo lo que no se adecue a los elementos o requisitos señalados no podrán ser considerados dolo. Sin embargo, tanto el dolo directo como el indirecto cumplen con los requisitos genéricos descritos, sin dejar de lado decir que uno y otro son clases o especies del dolo en sentido general. Por otra parte, quienes sostienen que el dolo eventual es dolo, lo que hacen es redefinir su concepto en perjuicio del imputado. Uno de los argumentos por lo cual se niega al dolo eventual, es que en éste no hay finalidad del autor y que es sin duda una característica fundamental del dolo. (Tenca, 2010).

En los accidentes de tránsito al demostrar los numerosos casos de jurisprudencia en que se ha resuelto conforme al dolo eventual y también con culpa con representación, es aquí donde se puede demostrar con mayor claridad que:

*El dolo eventual es una creación dogmática en contra del imputado, que teniendo la estructura del tipo culposo se le aplica la pena del delito doloso, y que se recurre a ello cuando por el impacto social que genera el resultado, la pena del delito culposo resulta exigua, no cumpliendo su función general positiva brindando una respuesta a justicia o venganza de las víctimas o de la sociedad en general.* (Tenca, 2010, p. 340)

Por ello, la problemática de los accidentes de tránsito se resuelve con dolo directo, si se demuestra que el conductor del vehículo quiso el resultado; de lo contrario, habría culpa.

Tenca (2010) en su obra analiza con ejemplos las distintas posibilidades o hipótesis de trabajo:

- 1) En una picada callejera acordada por una apuesta de dinero de por medio, dos jóvenes llegan a destino sin provocar ningún accidente, la duda que surge es si se daría lugar a tentativa de homicidio con dolo eventual. Claro está, que los sostenedores del dolo eventual admiten la tentativa, pero no podría ser operativa sin explicar los motivos de tal negativa.

Ello prueba que el dolo eventual necesita de un resultado y que por lo tanto tiene la estructura de un tipo culposo. La tentativa del dolo eventual solo opera en aquellos casos donde el sujeto ya cometió el injusto penal y es utilizado para imputarle una

pena más gravosa dentro de un tipo progresivo. Así por ejemplo, quien golpea salvajemente a otro, en lugar de imputarlo por lesiones graves, se lo imputa por tentativa de homicidio con dolo eventual.

- 2) Siguiendo el mismo ejemplo, uno de los jóvenes maneja a excesiva velocidad, y atropella a una madre y a su hija, provocando la muerte instantánea de ambas. La finalidad del joven era llegar a la meta para ganar la apuesta de dinero. En búsqueda de ese objetivo, viola un deber de cuidado (manejar no conforme a los reglamentos del tránsito), por lo cual provoca un resultado (la muerte de dos personas), que es consecuencia de su manejo descuidado (nexo de causalidad). Estos elementos son propios del tipo culposo, es decir que el joven cometió un homicidio culposo. No obstante ello, la trascendencia del caso genera repudio social y la pena del tipo culposo no cumple con las expectativas, no solo de la víctima y sus familiares si no de la sociedad en general. Por razones de política criminal, el tipo culposo muta al doloso en la modalidad eventual, sin importar cuál sea el fundamento, lo importante es la pena dolosa.
- 3) En caso de que el conductor sea una persona mayor de 70 años, manejando a excesiva velocidad y provoque como consecuencia de ello, el fallecimiento de una madre y la de su hija, probablemente el dolo eventual no se haga presente en este caso. (Tenca, 2010, p. 341-344)

Para concluir, la existencia o no de dolo eventual pareciera que se hace presente si el sujeto tiene cara de bonachón o de facineroso, como un verdadero derecho penal de autor, de razones de política criminal autoritaria, represiva y moralizante, donde el dolo no está en la cabeza del imputado si no del juez, y que el dolo sería un ánimo pero no una voluntad. (Gimbernat Ordeig, 1972-378)

Por lo tanto, el dolo eventual no tiene una razón de ser, en realidad es un tipo culposo al que se le aplica la pena del tipo doloso, cuando la trascendencia del caso genera alarma social.

Indudablemente el modo de superar esta problemática es aumentar la pena de los delitos culposos, donde el juez tenga una brecha entre el mínimo y el máximo de la pena para evitar el traspaso cualitativo del culposo al doloso y se pueda evaluar en cada caso concreto con penalidades tanto para los casos con culpa consciente o con culpa inconsciente. (Tenca, 2010).

## **CONCLUSIONES GENERALES:**

La vida en relación nos somete permanentemente a riesgos y a realizar actividades riesgosas. Por ello, se debe ser cuidadoso cuando se realiza todas y cada una de ellas (deber de cuidado). Asimismo, conforme a ello, la pena procura contramotivar a los individuos para que se comporten conforme al derecho mediante la prevención general de amenaza (limitada por la prevención positiva), que se materializa en la aplicación de la pena en concreto.

En este sentido, la finalidad de la pena es la misma en los delitos dolosos que en los culposos. En los dolosos, pretenden que las personas se abstengan de realizar conductas prohibidas. En los culposos, procuran que cuando las personas persiguen fines lícitos, lo hagan a través de medios no peligrosos.

Como hemos apreciado a lo largo del trabajo, los accidentes de tránsito generan en la mayoría de los casos trágicos siniestros que provocan resultados no queridos como es la propia muerte de una víctima. Ante estas consecuencias la sociedad pretende cobrarse de justicia y venganza penando a los responsables de estos accidentes, con severas penas aplicando la Teoría del Dolo Eventual, que no es más que un fundamento doctrinario.

La solución a esta problemática, es llevar a cabo políticas de prevención, concientizar y educar a la sociedad sobre el tránsito y la seguridad vial, aplicar mayores controles viales, con buena gestión administrativa en la admisión de licencias de conducir e, introducir una modificación en nuestro Código de rito, para sanar esa laguna penal en materia de tránsito y seguridad vial para evitar el traspaso cualitativo de los delitos culposos a los dolosos, delimitando la brecha con penas mínimas y máximas que determine la diferencia tanto para los delitos con culpa consiente como los de culpa inconsciente.

## BIBLIOGRAFÍA

### *Doctrina:*

- BACIGALUPO ENRIQUE, (1994) *Lineamientos de la teoría del delito*. Buenos Aires, Argentina. Hammurabi Editorial.
- CARMIGNANI GIOVANNI (1863), *Elementi Di Diritto Criminale*, 898. Italia. Proprieta Dell' Editore.
- CARRARA FRANCESCO, *Programa del Derecho Criminal*, (1087). Italia.
- CORTÉS DE ARABIA, ANA MARÍA (2008) *La jurisprudencia en los accidentes de tránsito*. Buenos Aires, Argentina. La Ley Editorial. Texto recuperado el 29/10/2013 de: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/Argentina/cijsunc/20110707103430/sec11002a.pdf>
- FEIJÓO SANCHEZ, Bernardo (2000), *El dolo eventual*. Universidad Externado de Colombia, Bogotá.
- GIMBERNAT ORDEIG, ENRIQUE (1972), *Acerca del dolo eventual "Nuestro pensamiento penal"*, 1972-378.
- HASSEMER WILFRIED (1984), *Fundamentos del derecho penal*, traducido: L. Arroyo Zapatero y F. Muñoz Conde. Barcelona, España. Ed. Bosch
- LASCANO CARLOS JULIO (2005), *Derecho Penal, Parte General*. 1er Edición. 1ra. Impresión. Córdoba. Editorial: Advocatus.
- MALIMOVCA ELIAZAR, RAUL. (1998) *Educación Vial. Proyecto de reglamentación de la Ley 23.348*. Buenos Aires. Editorial A-Z.

- MIR PUIG SANTIAGO (1979), *Función de la pena y teoría del delito en el Estado social y democrático del derecho*. Barcelona, España. Ed. Bosch.
- MOSSET ITURRASPE, JORGE; PIEDECASAS, MIGUEL A. (2010) *Accidente de Tránsito (Doctrina/Jurisprudencia)* 1ra edición. Buenos Aires, Argentina. Editorial Rubinzal- Culzoni.
- MUÑOZ CONDE FRANCISCO, (2004) *Teoría general del delito*, 3° ed., Valencia, Tirant lo Blanch.
- NÚÑEZ RICARDO. C. (1987) *Tratado de derecho penal*. Córdoba, Argentina. Ed. Lerner.
- NÚÑEZ RICARDO. C. (1999) *Manual de Derecho Penal. Parte General*. Edición actualizada por Roberto E. Spinka y Félix González. Córdoba, Argentina. Editorial Lerner.
- NÚÑEZ RICARDO. C. (2009), *Manual de Derecho Penal. Parte especial*. Cuarta edición, actualizada por el Dr. Víctor Félix Reinaldi. Córdoba, Argentina. Lerner Editora S.R.L
- ROXIN CLAUS, (1997) *Derecho Penal- Parte General*. Tomo I. Editorial: Civitas S.A., España.
- SOLER, SEBASTIAN (1989) *Derecho penal argentino*. Buenos aires, Argentina. Ed. TEA.

- TENCA, Adrián Marcelo (2010), *Dolo Eventual*. Ciudad de Buenos Aires, Argentina. Editorial Astrea.
- VON LISZT FRANZ (1999), *Tratado de derecho penal*. Traducción de la 20ª edición Alemana por Luis Jiménez de Asúa, adicionado con el Derecho Penal Español por Quintilliano Saldaña. Tratado II, 4ta. Edición. Madrid, España. Reus Editorial.

### **Legislación:**

- Código Penal Argentino. Ley 11.179. Texto ordenado según Decreto 3992/1984. BO: 16/01/1985.
- Código Procesal Penal de la Nación, Ley N° 23.984, Decreto N° 1872/1991.- B.O.:09/09/1991.
- Ley del Tránsito Nacional N° Ley 24.449, sancionada el 23 de Diciembre de 1994 y promulgada parcialmente el 6 de febrero de 1995. Modificación: La Ley 26.363 sancionada el 09 Abril de 2008 y promulgada 29 de Abril del mismo año.
- Ley de Tránsito de la Provincia de Córdoba, N° 8.560 y su modificación, la Ley 9022. B.O. 25/09/1996.
- Ordenanza Municipal N° 9.981. Decreto Reglamentario 511 “G”.
- Código de Faltas de la Provincia de Córdoba, N° 8.431. B.O. 16/12/1994.
- Código Penal Peruano. Decreto Legislativo N° 635. Promulgado el 03/04/1991 y publicado el 08/04/1991. Texto recuperado el 02/06/14 en: <http://issuu.com/tuasesor/docs/codigo-penal-peruano>

- Ley Orgánica del Transporte Terrestre del Ecuador. Ley N° 000. RO/1002 Promulgada: 02/08/96. Texto recuperado el 02/06/14 en: [http://oisevi.org/a/archivos/normativas/ecuador/ley\\_organica\\_de\\_transporte\\_terrestre\\_e\\_transito\\_y\\_seguridad\\_vial.pdf](http://oisevi.org/a/archivos/normativas/ecuador/ley_organica_de_transporte_terrestre_e_transito_y_seguridad_vial.pdf)
- Road Traffic Act de Reino Unido. 1988. C. 52. The document as of February, 2008. Texto recuperado el 02/06/14 en: <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents>
- Código Penal Español. Ley Orgánica 10/1995, del 23 de noviembre de 1995. Publicado en BOE N° 281 el 24/11/1995. Texto recuperado el 02/06/14 en: [http://noticias.juridicas.com/base\\_datos/Penal/lo10-1995.l2t1.html#a142](http://noticias.juridicas.com/base_datos/Penal/lo10-1995.l2t1.html#a142)
- Código Criminal Francés. Ley N° 2000-647 de 10/07/2000 artículo 4, Diario Oficial del 11/07/00. Texto recuperado el 02/06/14 en: [file:///C:/Users/Anisa/Downloads/Code\\_56.pdf](file:///C:/Users/Anisa/Downloads/Code_56.pdf)

### ***Jurisprudencia***

- JuzgInstr N° 2 Villa Ángela, 10/05/07, “Vaschkor María G., LL online.
- TOralCrim. N° 30, 21/11/03 “Cabello, Sebastián, LL, 2004-B 615
- TCrim N° 6 Morón, 02/05/06, “Aldo Cristian A.”, LLBA, 2006-822.
- Sala Unipersonal de la Cámara en lo Criminal de Séptima Nominación de la ciudad de Córdoba. “CASTRO MATIAS DANIEL p.s.a de homicidio simple y lesiones graves” Expte. C/95/11, (2011).
- CNCasPen, Sala III, 02/09/2005, “CABELLO, SEBASTIAN”, LL, 2005-E-342.

- CCrim N° 1 Trelew, 06/03/02, “Wenner, Francisco A., LL, 2002-B- 547, y DJ, 2002-1-916.
- CCrim N° 4 Ciudad de Córdoba, 15/02/2014, “José Adrián Núñez- Homicidio Culposo y lesiones graves” Texto recuperado el día: 07/06/2014 en: <http://www.lavoz.com.ar/sucesos/choco-en-contramano-mato-y-va-preso>
- CGaranPen Quilmes, Sala I 26/06/01, “Soto, Diego G.”, LLBA, 2002-119.
- CApel Noroeste Chubut, Sala B, 02/06/98, “Ouvrard, Pablo”, LL, 1998-D-821, y DJ 1998-3-852.
- C 3° CrimCorr La Plata, Sala II, 14/03/95,” Cañas, Eduardo”, LLBA, 1995-410.
- Cpenal Jujuy, Sala i, 27/03/07, “Echazú Rodolfo, LLNOA, 2007-1037.
- CPen Santa Fe, Sala I, 26/11/86, “L.A.R.”, RepLL, 1988-2, N° 3.
- CCrim 1ª nominación Catamarca, 05/09/07, Figueroa, Eduardo E.”, RepLL, 2008-795, nº 80 y LLNOA, 2008-73.
- T.S.J. Sala penal, sentencia N° 53, 19/6/2003, Piñol, Jurisprudencia Penal del Tribunal Superior de la Justicia de Córdoba, Hairabedian y Gorcas, M.E.L. editor, Córdoba, 2007, p. 128 y ss.