



TRABAJO FINAL DE GRADO

ABOGACÍA

LESIONES Y HOMICIDIO CULPOSO POR LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULO CON MOTOR A LA LUZ DE LA NUEVA LEY 27.347

JUAN PABLO EMMANUEL ZARATE

2019

RESUMEN

En el presente estudio se abordó un tema de mucho interés como son los delitos de lesiones y homicidio culposo ocasionados por la conducción de un vehículo con motor. Su importancia y gravedad lo reflejan las estadísticas, que nos demuestran que los mismos siguen en aumento. Por lo que el objetivo de este trabajo es analizar la tarea realizada por nuestros legisladores para sancionar a los autores de estos delitos. De esta manera al estudiar que se ha hecho en materia legislativa nos encontramos con la Ley 23.747, dictada en el año 2017, que implemento una nueva modificación al código penal, que tuvo como positivo una mejor redacción, en materia de los delitos de estudio. Dicha ley implemento los art. 84 bis y 94 bis, que tipifican los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas que ocurren en el tráfico vehicular. Asimismo, como una gran novedad dicha reforma, la misma estableció una serie de agravantes, que califican las figuras básicas. Las cuales se describen en los segundos párrafos de los artículos 84 bis. y 94 bis. y se consideran agravantes dado que aumentan la pena del conductor penalmente responsable. Estos agravantes, antes no estaban regulados, lo que generaba muchas discusiones doctrinarias y jurisprudenciales, una de las cuales giro entorno a considerar que el autor de uno de estos hechos, puede obrar con dolo eventual y no con culpa. Por lo que considero que la nueva redacción puso final a dicha discusión ya que al estar regulados los casos en los que se fundamentaba el dolo eventual, es que entiendo que debe recurrirse a las figuras culposas, en virtud del principio de legalidad consagrado en nuestra Constitución Nacional.

PALABRAS CLAVES

Delitos de tránsito – Vehículo con motor - Homicidio culposo – Lesiones culposas –
Agravantes – Sanción penal

ABSTRACT

In the present study, a topic of great interest was addressed, such as the crimes of injuries and wrongful death caused by driving a motor vehicle. Its importance and severity are reflected by the statistics, which show us that they continue to increase. So the objective of this work is to analyze the task performed by our legislators to punish the perpetrators of these crimes. In this way, when studying what has been done in legislative matters, we find Law 23.747, issued in 2017, which implemented a new modification to the penal code, which had a better wording as positive, in terms of crimes of study. Said law implements art. 84 bis and 94 bis, which typify the crimes of wrongful death and wrongful injuries that occur in vehicular traffic. Likewise, as a great novelty said reform, it established a series of aggravating factors, which qualify the basic figures. Which are described in the second paragraphs of articles 84 bis. and 94 bis. and are considered aggravating as they increase the penalty of the criminally responsible driver. These aggravating factors were previously unregulated, which generated many doctrinal and jurisprudential discussions, one of which turned around to consider that the author of one of these facts, may act with intentional intent and not with fault. Therefore, I consider that the new wording put an end to this discussion since, when the cases on which the eventual intent was based were regulated, I understand that the guilty figures must be resorted to, under the principle of legality enshrined in our Constitution National.

KEY WORDS

Traffic offenses - Motor vehicle - Culpable homicide -Wrongful injuries - Aggravating factors - Criminal sanction

ÍNDICE GENERAL

Introducción.....	06
CAPITULO I: Estructura de los delitos culposos.	
Introducción.....	07
1.Delitos vinculados al tráfico vehicular como delitos culposos.....	08
2. Estructura del tipo penal culposo.....	08
2. a) Análisis de la culpa.....	09
2. b) Formas de la culpa dentro del tipo subjetivo del delito culposo.....	11
I) Imprudencia.....	11
II) Negligencia.....	12
III) Impericia.....	13
IV) Inobservancia de los reglamentos y deberes.....	13
2. c) Clasificación de la Culpa: Culpa consciente o con representación y Culpa inconsciente o sin representación.....	14
2. d) Relación de culpa consciente y dolo eventual.....	16
2. e) Análisis jurisprudencial.....	17
3.Elementos objetivos del tipo culposo.	
3. a) El deber de cuidado en los delitos relacionados con el tráfico vehicular.....	22
3. b) Relación de causalidad e Imputación objetiva del resultado.....	25
Conclusión Parcial.....	27
CAPITULO II: Delitos relacionados con el tráfico vehicular y su regulación en el Código Penal Argentino.	
Introducción.....	28
1. Fundamentos y aspectos salientes que introdujo la ley 25.189 (B.O. 28/10/99).....	28

2. Innovaciones realizadas por la ley 25.189 al art. 84 del Código Penal.....	29
3. Delitos de tránsito y su regulación por la Ley 27.347.....	30
4. Elementos característicos de los delitos de tránsito.	
I) Autoría.....	32
II) Medio comisivo: “vehículo con motor”.....	33
III) La acción en los delitos de tránsito.....	35
IV) Resultado típico de los delitos de tránsito de homicidio y lesiones.....	35
V) Sanción Penal de los autores penalmente responsables de los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas.....	36
Conclusión parcial.....	37
CAPITULO III: Agravantes en los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas ocasionados por la conducción de un vehículo con motor, conforme la ley 27.347.	
Introducción.....	38
1. El conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima.....	39
2. Conducir bajo los efectos de estupefacientes y alcohol.....	40
3. Conducir a exceso de velocidad.....	42
4. Conducir estando inhabilitado para hacerlo por resolución de autoridad competente...44	
5. Al conducir se violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular.....	45
6. Cuando se dieren las circunstancias previstas en el artículo 193 bis.....	46
7. Conducir con culpa temeraria.....	47
8. Cuando fueren más de una de las víctimas fatales o lesionadas.....	48
09. Análisis de Jurisprudencia referida a los nuevos agravantes.....	49
10. Conclusión Parcial.....	54

Conclusión final	55
Bibliografía	57

INTRODUCCIÓN

Es innegable que uno de los grandes problemas que no ha podido ser resuelto en nuestro país, representa ser la gran cantidad de accidentes de tránsito que ocurren y principalmente el inmenso número de víctimas fatales que los mismos se lleva año a año. La gravedad y cantidad de los mismos quedan reflejados en las estadísticas realizadas por organizaciones civiles y presentadas en distintas noticias en diarios digitales¹. Estos datos, acreditan que los accidentes de tránsito en nuestro país siguen en ascenso y resulta por lo tanto de interés determinar que se ha hecho en materia penal para reducir la producción de los mismos. Por ello en este trabajo, se responderá la pregunta ¿qué es lo que han hecho nuestros legisladores en materia penal, para sancionar a los responsables de los delitos de lesiones y homicidio culposos por la conducción de un vehículo con motor? De esta manera, para poder contestar dicho interrogante, se realizará como punto de partida, una descripción de la figura básica a la que pertenecen estos ilícitos, que es la culposa, para que el lector de este artículo, pueda conocer la estructura básica de estos ilícitos. Luego se pasará a examinar las figuras típicas de estos delitos de tránsito, que nuestros legisladores han tipificado en nuestro Código Penal. Partiendo del análisis, del antecedente más próximo, el art. 84 de nuestro Código Penal Argentino, conforme a la ley 25.189, describiendo que elementos caracterizaban el homicidio culposo regulado por dicho artículo, como así también que pena correspondía. Hasta llegar a la regulación actual, llevada a cabo por la reforma de la ley 27.347, que implementó los nuevos artículos 84 bis y 94 bis, que describen la figura penal de homicidio culposo y lesiones

¹ La Asociación Civil “Luchemos por la vida”, informa que, en el año 2018, han fallecido 7274 personas, recuperado: <http://www.luchemos.org.ar/es/estadisticas/muertosanuales/muertos-argentina-durante-2018>. Así también distintos diarios digitales como: “El Rosaleno Digital” y “La voz del pueblo”, han publicado en sus portales una estadística que es más que preocupante, de que en la provincia de Buenos Aires, cada 7 horas, una persona muere en un accidente de tránsito, información suministrada por el Observatorio de Estadísticas de Seguridad Vial de la Subsecretaría de Gestión Gubernamental bonaerense. “El Rosaleno”, (21/10/2018)recuperado: <http://elrosaleno.com.ar/noticias/21/10/2018/10024802/una-victima-fatal-cada-7-horas-en-las-rutas-bonaerenses> y “La voz del pueblo”, recuperado: <https://lavozdelpueblo.com.ar/web/noticia/77515-Cada-7-horas,-una-persona-muere-en-un-accidente-de-tr%C3%A1nsito-en-la-provincia>. Por último, como información estadística que nos muestra la magnitud de estos hechos, la podemos encontrar en el “Anuario Estadístico de Siniestralidad Vial”, realizado por la Dirección Nacional de Observatorio Vial, del Ministerio de Transporte de la Nación Argentina, (2018), en el que se señala la cantidad de víctimas por accidentes en cada una de las provincias Argentinas, siendo la provincia con más víctimas la de Buenos Aires con 1.302 anuales, luego le sigue la provincia de Córdoba con 504 y la de Santa Fe con 406. “Anuario Estadístico de Siniestralidad Vial”, realizado por la Dirección Nacional de Observatorio Vial, del Ministerio de Transporte de la Nación Argentina, (2018) recuperado: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/informe_estadistico_2017- version_1.pdf

culposas por la conducción de un vehículo con motor. Por lo tanto, al analizar cada una de estas figuras, veremos sus elementos tipificantes y cómo nuestros legisladores han querido sancionar a los autores de estos hechos, cuyas estadísticas nos muestran que no disminuyen.

En lo que respecta al Marco Metodológico, en este trabajo de investigación se utilizarán la combinación de dos tipos de estudios, en primer lugar, el descriptivo, ya que se desarrollarán las condiciones y presupuestos para que estemos en presencia de un delito culposo, conocido como homicidio culposo o lesiones culposas que se producen como consecuencia de la conducción de un vehículo automotor, como así también desarrollar los problemas que se presentan en la práctica real, a la hora de su aplicación. En segundo lugar, se utilizará el tipo de estudio explicativo, ya que no solo se explicará la postura que sostiene y desarrolla las condiciones que se deben dar para que se configuren estos delitos, sino que también se analizarán aquellas doctrinas que entienden que en determinadas circunstancias ante estos hechos puede configurarse el delito de homicidio simple con dolo eventual. Asimismo, en la tarea investigativa que se está realizando se utilizará principalmente el método cualitativo. Ya que se procura analizar, describir e interpretar las condiciones y presupuestos que son necesarios que estén presente para configurar el delito de homicidio o lesiones culposas, cometidas por la conducción de un vehículo automotor. Para ello se procederá a la comprensión analítica de la legislación vigente, jurisprudencia y doctrina que se apliquen al caso investigado.

CAPITULO I: Estructura de los delitos culposos.

Introducción

En este primer capítulo, con la finalidad de que el lector tenga una completa noción, a la hora de entender de qué trata los delitos relacionados con el tráfico vehicular, se analizará la estructura de los delitos culposos, ya que como se verá los mismos pertenecen a dicha categoría de delito. De esta manera al finalizar la lectura de esta tesis de investigación, el objetivo será que el lector tenga, una noción completa de los mismos. Por lo que para ello se deberá analizar y describir conceptos que se encuentran dentro de lo que se entiende que corresponde al derecho penal parte general y especial.

1. Delitos vinculados al tráfico automotor como delitos culposos.

Atento lo adelantado, en primer lugar, comenzando por lo general, vamos a especificar a que tipo de delitos, pertenecen los hechos en los que se produce la muerte o lesión de una persona, cuando el autor del hecho se encontraba conduciendo un vehículo con motor. Al respecto autores como: Cesano y Comuñez (2015), afirman que: “Por regla estas conductas defectuosas son cometidas por imprudencia. De allí que en el ámbito de la denominada criminalidad de tránsito la imprudencia aparezca como la modalidad delictiva por antonomasia” (Cesano y Comuñez, 2015, p. 13).

Este punto lo aclaran perfectamente los autores Breglia Arias y Gauna, quienes refieren en su obra que “Otra muestra de culpabilidad culposa es la que se provoca en el tránsito vehicular” (Breglia Arias y Gauna, 2001, p. 738).

De esta manera, vemos que los delitos relacionados con el tráfico vehicular son delitos culposos y en el Código Penal Argentino, se encuentran estructurados sobre la base de las cuatro modalidades de culpa: imprudencia, negligencia, impericia en el arte o profesión e inobservancia de los reglamentos o deberes del cargo. Así, los autores Basílico, Mallo y Laufer, refieren en su obra que:

“Nuestro actual y recientemente actualizado sistema –como ha sido tradicional en nuestros antecedentes, los que fueron oportunamente tratados- nos permiten estructurar el tipo culposo de homicidio sobre la base de cuatro formas específicas de la culpa: imprudencia, negligencia, impericia e inobservancia de los reglamentos o deberes del cargo” (Basílico, Ricardo; Mallo, Patricia G. y Laufer, Pablo G., P. 101, 2018).

Por lo que antes de desarrollar cada uno de los tipos penales específicos, con que nuestra legislación describe las conductas prohibidas y las sanciones que le corresponde a cada ilícito ocurrido en el tránsito vehicular describiremos brevemente el aspecto objetivo y subjetivo de la figura básica de todos ellos, el delito culposo.

2. Estructura del tipo culposo.

En primer lugar, antes de analizar cada uno de los delitos vinculados con el tráfico vehicular que tipifica nuestro ordenamiento legal, comenzaremos analizando los distintos elementos del delito culposo, al cual pertenecen los hechos bajo análisis. De esta manera se debe señalar que nuestro Código Penal no otorga una definición del tipo culposo, como así tampoco de lo que se entiende por culpa. Pero como señala Alejandro Tazza, si bien

no existe una total concordancia en la dogmática respecto de los elementos que componen los tipos culposos, puede señalarse también -al igual que los tipos dolosos- un tipo objetivo y un tipo subjetivo (Tazza, T. 1, p. 136).

Conforme lo señala este último autor, los delitos culposos dentro de los que se encuentran los delitos de tránsito, tiene un tipo objetivo y uno subjetivo, que iremos analizando.

2. a) Análisis de la Culpa.

En primer lugar, para entender la figura típica de los delitos de tránsito, vamos a describir que se entiende por culpa. Así a la hora de definir a la misma, el autor Terragni, M. A. (2015), señala que: “Como otros tantos términos usuales en Derecho, la palabra culpa tiene múltiples significaciones” (p. 15). El mismo autor señala:

“Por culpa se debe entender, pues, una forma de obrar: la del que actúa con imprudencia de los deberes que le incumbían concretamente. Pero, en definitiva, éstos no son sino modos de violar el deber de cuidado; aparte que lo casi siempre caracteriza el obrar culposo es la actitud anímica del autor respecto del resultado” (p. 17).

En forma coincidente los autores Zaffaroni, Alagia y Slokar (2006), refieren que: “No hay definición de culpa en la parte general del código penal. Su construcción debe basarse en las disposiciones de la parte especial en particular en el art. 84 (homicidio culposo), que proviene del Codice Zanardelli” (p. 429).

Por su parte Lascano, Carlos (2005), señala:

“Históricamente, ha sido definidos dos conceptos principales de culpa: uno psicológico (y en tal sentido naturalista, porque la psique del sujeto pertenece al mundo del ser) y otro normativo, esto es determinado con base en pautas valorativas y jurídicas, que como tales integran sólo el mundo del deber-ser” (p. 328).

Este último autor también refiere que:

“la diferencia fundamental entre estos dos conceptos radica en que el concepto normativo, lo que determina que una conducta sea culposa es la formulación de un reproche objetivo, perteneciente en cuanto tal al mundo del debe-ser, que mira la conducta y no al autor, y que se funda en consideraciones jurídico-normativas. En cambio, el concepto psicológico, lo determinante para afirmar la existencia de culpa es un hecho, perteneciente en cuanto tal al mundo del ser como lo es la existencia de un supuesto nexo psíquico de determinadas características entre el sujeto y la conducta” (Lascano, 2005, p. 330).

Por lo que en busca de un concepto de culpa vemos que no hay acuerdo en doctrina de dar una definición clara y precisa por lo que para clarificar la misma a lo largo de la historia se ha recurrido a distintas formas de legislar. Así lo refiere Terragni:

“La doctrina encuentra la posibilidad de clasificar en varios grupos la forma de legislar respecto de la culpa; pero en realidad hay tres maneras básicas y las demás son modalidades que carecen de mayor trascendencia. Las maneras fundamentales son: tipificar un crimen culpae, un delito de culpa o establecer que todos los delitos dolosos pueden ser castigados, cuando fuesen cometidos por culpa, con una pena distinta, o, finalmente, crear figuras culposas específicas configurando un numerus clausus de tipos culposos. (Terragni, M., 2015, p. 34)”.

Por su parte Lascano, Carlos J. (h), (2005), en el mismo sentido señala que:

“Existen dos posibilidades básicas de regular el delito culposo en un código penal: o bien se prescribe a través de una cláusula de la parte general que cada delito doloso puede ser a su vez cometido culposamente (sistema del crimen culpae o numerus apertus), o bien se establecen específicamente en la parte especial determinados tipos penales culposos (sistema del crimina culposa o de numerus clausus)” (p. 333/334).

Por lo que resulta interesante determinar qué sistema adopta nuestra legislación penal y este interrogante lo contesta Boumpadre, Jorge E. (2000), al señalar que:

“en nuestro derecho el delito culposo ha sido estructurado bajo la forma típica cerrada o de numerus clausus, esto es que solo son culposos los delitos que como tales y sobre la base de ciertas exigencias, se hallan expresamente tipificados en la Parte Especial del Código Penal” (p. 173).

De esta manera podemos afirmar que nuestro Código Penal, en materia de delitos culposos adopta el sistema de numerus clausus, lo cual también lo afirma Lascano, señalando que este es el sistema más preferible, ya que es la forma que más respeta el principio de legalidad y determinación de los tipos penales (Lascano, 2005).

Por último, respecto de la posibilidad de llegar a una definición de culpa, el autor Terragni, al referirse en su obra a la situación actual de la misma refiere: “A todo esto no ha variado sustancialmente el concepto de culpa. Se la vincula a la producción de un resultado no querido, prohibido por el Derecho, previsible, que acontece por falta de cuidado” (Terragni, 2015, p. 46).

Por lo que en este apartado se ha revisado uno de los conceptos centrales de los delitos de tránsito, dado que en el aspecto subjetivo el autor del mismo va obrar con culpa.

2. b) Formas de la culpa dentro del tipo subjetivo del delito culposo.

Siguiendo con el desarrollo de los elementos del tipo culposo, como lo señala Boumpadre, Jorge E. (2000): “El tipo subjetivo se satisface con la realización de las formas previstas en la ley: imprudencia, negligencia, impericia e inobservancia de los reglamentos o deberes del cargo” (p. 178).

Por lo que otro punto importante es describir las formas en las que se puede representar la culpa. De esta manera dentro de la estructura en el Código Penal Argentino, la culpa puede estar representada, sobre la base de cuatro modalidades o clases de culpa, a saber: imprudencia, negligencia, impericia en el arte o profesión e inobservancia de los reglamentos o deberes del cargo (art.84). Como señala Alejandro Tazza (2018) “Todas ellas son indicativas de la antijuridicidad de la conducta, ya que tienen un aspecto objetivo innegable, como se trata de violación de deber de cuidado” (T. I, P. 137).

I) Imprudencia:

Por lo que el paso a seguir dentro del desarrollo de los delitos culposos, es describir las cuatro formas por la que un sujeto puede obrar con culpa. Así, en primer lugar, un delito culposo puede cometerse por imprudencia: autores como Breglia Arias y Gauna (2001), señalan que es imprudente el comportamiento que, con arreglo a las circunstancias, es atrevido, riesgoso o peligroso para las personas o bienes ajenos (p. 730). Supone ausencia de cordura, sensatez y sobre todo falta de reflexión. Es una conducta positiva y en definitiva señala Tazza (2006), no es otra cosa que hacer más de lo que la normal diligencia y deber de cuidado prescriben. En definitiva, en la imprudencia el sujeto hace lo que no debe hacer. Respecto de esta forma de culpa, es digno de tener en cuenta como lo señala Terragni que:

En los precedentes legislativos penales argentinos las palabras culpa e imprudencia aparecen como sinónimos. Imprudencia es el defecto de prudencia, y ésta es una de las cuatro virtudes cardinales, que enseña al hombre a discernir lo bueno de lo malo, para actuar en concordancia. Es sinónimo de cordura, templanza, moderación de las acciones; supone sensatez, tacto, tino y sobre todo reflexión. El imprudente realiza acciones que no ha meditado previamente (de allí el punto de contacto con la negligencia). Se dice que hace más de lo que debe, y es cierto; pero a ello llega por omitir el cuidado debido. Eso lo conduce a obrar de manera arriesgada, precipitada o temeraria. (Terragni, 2015, p. 73).

Para finalizar en el desarrollo de este concepto, los autores Basílico, Mallo y Laufer definen a la imprudencia de la siguiente manera: “Imprudencia: exceso en el obrar

(precipitación, ligereza, temeridad que hace que el imprudente haga algo que la prudencia aconseja hacer) (Basílico, Mallo y Laufer, 2018, p. 102).

Con estos conceptos esgrimidos, podemos ver como se hace presente un obrar imprudente, como una de las modalidades en las que se representa la culpa. En los casos que nos interesa podemos referir que un conductor de un vehículo con motor que circula a una velocidad mayor a la permitida, estaría actuando imprudentemente, ya que estaría llevando a cabo una actitud riesgosa, precipitada y peligrosa, pudiendo poner en peligro la bien jurídico vida.

II) Negligencia:

Siguiendo con el desarrollo de las clases de culpa, en segundo lugar, encontramos el comportamiento negligente, respecto al cual se ha señalado que “Se ha reiterado por la doctrina y jurisprudencia que el negligente hace menos de lo que la normal diligencia exige. A este respecto diremos que incurre en negligencia por descuido o falta de atención quien con su omisión da lugar a un hecho, aunque ignore su posible resultado” (Tazza, 2018, T 1, p. 138).

Por su parte los autores Breglia Arias y Gauna (2001), afirman que “Es negligente el comportamiento descuidado. Es un hacer menos, es un dejar de hacer”. Esta forma de culpa se trata de una actuación negativa.

Por su parte Terragni, define esta manera de actuar culposa de la siguiente manera: “Aparece como una actitud omisiva, como un defecto de la atención y de la voluntad; como carencia de las cualidades necesarias para obrar según lo quiere el orden jurídico. Es claro que la omisión tiene que estar vinculada al deber jurídico de actuar positivamente para evitar el resultado” (Terragni, 2015, p. 75). Asimismo, este autor en su misma obra cita ejemplos de este obrar negligente:

Éstas son algunas de las hipótesis más características de negligencia que aparecen en los repertorios de jurisprudencia: a) conducir un rodado en retroceso omitiendo los cuidados debidos; fundamentalmente sin cerciorarse previamente de que es posible hacerlo sin riesgo para terceros (CNFed, Sala Crim. Y Corr, 20-9-68, LL 132-569). b) Mantener la puerta abierta de un vehículo de transporte público con el riesgo de caídas durante la marcha o de-tención (lo que también implica inobservancia de los reglamentos por parte del conductor) (CNCCom., sala L 28-10-69, LL 137-312). c) No extremar las precauciones en el suministro de medicamentos (CNCCorr., sala I, 28-5-71, LL 146-680, 28.798-S). d) No colocar defensas adecuadas en edificios en construcción (también constituye una infracción al reglamento) (CNCCor., sala IV, 3-367, LL 127-180). e)

Olvidar instrumentos quirúrgicos, gasa o algodón antes de cerrar la herida del paciente (CNCCorr., sala IV, 25-4-78, LL. 197-C-189). d) Utilizar descuidadamente armas de fuego cargadas (ST de Misiones, sala III, 3-3-70, BJM 970-1-51). g) No colocar señales o balizas en caso de detención forzosa de un vehículo sobre la ruta (CNCiv., sala F, 21-4-70, ED 32-17C-189).

Para finalizar con el desarrollo doctrinario de esta modalidad de culpa, haremos referencia a la definición aportada por los autores Basílico, Mallo y Laufer, que señalan que la negligencia es: “entendida como el defecto en el obrar (descuido, desatención, falta de preocupación, que hace que el negligente no haga algo que la prudencia aconseja hacer)” (Basílico, Mallo y Laufer, 2018, p. 102).

III) Impericia:

Otra de las modalidades en las que se puede dar la culpa es por medio de la impericia, por lo que comenzando con su conceptualización podemos reseñar lo expresado por Tazza, quien sostuvo que:

“La impericia debe producirse en el desempeño de la actividad o profesión que constituye el medio de vida del sujeto. Toda profesión o arte ha de ser ejercido según determinadas reglas dictadas por la ciencia o la práctica. Tales reglas varían con el tiempo, en el sentido de que los progresos incesantes de la ciencia modifican continuamente la experiencia humana” (Tazza, 2015, T I, p. 138).

Como hace referencia este mismo autor, esta modalidad debe ser considerada como una insuficiente preparación o ineptitud en la profesión o en el arte, pero teniéndose en cuenta que esa inhabilidad debe referirse al momento en que se realiza el hecho (Tazza, 2015).

La impericia por su parte Breglia Arias y Gauna (2001), consideran que es el desconocimiento o el no contar con la habilidad necesaria para la tarea que se emprende. Respecto a esta modalidad los autores Basílico, Mallo y Laufer, se refieren a la misma como “impericia en el arte o profesional (o culpa profesional): inhabilidad o inidoneidad en el obrar en virtud de no respetar la *lex artis*” (Basílico, Mallo y Laufer, 2018. p. 102).

IV) Inobservancia de los reglamentos y deberes.

Por último, dentro de las modalidades en las que se puede incurrir en un delito culposos se encuentra la inobservancia de los reglamentos y deberes que configura un supuesto de culpa punible que puede derivar de cualquier normativa de orden general emanada de autoridad competente. Respecto a esta modalidad los autores Basílico, Mallo y Laufer, hacen referencia a la misma, realizando la siguiente distinción: “Inobservancia de los reglamentos: entendida como toda infracción a toda actividad reglada, e inobservancia de

los deberes de cuidado: considerado como todo comportamiento contraventor de las reglas generales de la debida atención” (Basílico, Mallo y Laufer, 2018, p. 102).

Por lo que esta modalidad, se trata de la inobservancia de disposiciones expresas (ley, reglamento, ordenanza, etc.) que prescriben determinadas precauciones que deben observarse en actividades de las cuales pueden derivar hechos dañosos. Las reglas de acatamiento exigibles se hallan predeterminadas en disposiciones normativas reguladoras de la actividad o cargo de que se trate. El desconocimiento u omisión de ellas generan una hipótesis de responsabilidad culposa, en la medida que el obrar de ese modo cause un resultado típico.

Descriptas cada una de las modalidades de culpa, es importante dejar presente que cualquiera de las mismas, se deben dar a través de una conducta, que produzca un resultado típico. Ya que como señalan los autores Breglia Arias y Gauna: “Imprudencia, negligencia, impericia en el arte o profesión, o inobservancia de los reglamentos o deberes a cargo, si no traen una consecuencia como resultado, no darán lugar a la culpa” (Breglia Arias y Gauna, 2001, T 1, p. 731).

Por lo que para que estemos ante un delito culposo por el acaecimiento de un hecho de tránsito, la acción del conductor de un vehículo con motor, aparte de ser imprudente, negligente, ser llevada a cabo con impericia o porque ha violado un deber de cuidado, debe haber provocado un resultado típico, esto es una lesión o muerte de una víctima. Si el resultado ocurre por causas ajenas a la acción no se comete delito.

2. c) Clasificación de la Culpa: Culpa consciente o con representación y Culpa inconsciente o sin representación.

Siguiendo con el estudio del tipo subjetivo de los delitos culposos, la doctrina clasifica a la culpa en: culpa consiente o con representación y culpa inconsciente o sin representación.

Con respecto a esta clasificación los autores Zaffaroni, Alagia y Slokar (2006), refieren que:

Se suele clasificar la culpa en culpa consciente o con representación y culpa inconsciente o sin representación: (a) en la primera el agente se representa la posibilidad de producción del resultado, o lo que es lo mismo, tiene consciencia de que el resultado típico puede sobrevenir a partir de la creación del peligro por él generada; en la segunda, pese a tener los conocimientos que le permitirían representarse esa posibilidad de producción del

resultado, no los actualiza (no piensa en ellos) y, por ende, no se la representa o, lo que es lo mismo, no tiene consciencia de la creación del peligro (que siempre es de un resultado). En cualquier caso, para la tipicidad culposa basta con el conocimiento actualizable, es decir, que no es necesaria la actualización (el pensar en ello o la consciencia de la creación del peligro). (Zaffaroni, Alagia y Slokar, 2006 p. 429).

Por su parte el autor Tazza, expresa que: “Cuando se estudia la culpa –en este caso el homicidio culposo previsto en el artículo 84 del Código Penal- se suele distinguir entre culpa consciente e inconsciente. La primera también se denomina con previsión, en la cual se actúa previendo los resultados de la acción aun cuando estos no son queridos” (Tazza, 2018, T I, p. 140).

Lascano, refiere que: “Actuar representándose esa lesión, pero confiando que ella no sucederá importa una culpa consciente” (Lascano, 2005, p. 336). De esta manera encontramos dos tipos de culpa y dentro de ellas la culpa consciente o con representación, en la que el autor se representa la posibilidad del resultado, pero confía en que no se producirá.

Por lo que del otro lado se encuentra la culpa inconsciente o sin representación: que es la que se manifiesta cuando el sujeto no se representa el resultado como posible pudiendo hacerlo. En este caso en palabras de Tazza:

“en la culpa inconsciente no sólo debe analizarse si no se había representado el resultado lesivo, sino además si se hallaba en condiciones de haber podido representarse tal suceso. Siendo así, pudiendo haberse representado tal acontecer y no obstante no habérselo representado, estaremos frente a un supuesto de culpa inconsciente” (Tazza, 2018, p. 141).

Por su parte Lascano, al referirse a este tipo de culpa expresa que la misma implica: “Actuar sin representarse de ninguna manera la posible lesión del bien jurídico importa una culpa inconsciente”.

Explicadas estas dos formas de culpa, podemos afirmar que en los hechos de tránsito, que tan cotidianamente suceden en nuestro país, está presente en el aspecto subjetivo del obrar de un conductor, se encuentra la culpa consciente, pudiendo señalar como un ejemplo típico, el caso en el que el conductor de un vehículo con motor circula frente a una escuela a excesiva velocidad y se representa la posibilidad de que puede ocasionar un daño, pero en su interior considera que el mismo no sucederá.

Descriptos estos elementos del tipo subjetivo, cabe agregar lo que señala al respecto Terragni, al afirmar que:

Sin embargo, el delito culposo se integra con elementos subjetivos, que básicamente son la actitud espiritual que acompaña la actividad y la posibilidad, en cabeza del autor, de advertir que acarrearán consecuencias dañosas. La actitud psicológica asume las formas de culpa consciente o de inconsciente y lo que entra en el campo de la anticipación constituye la previsibilidad. Estos elementos subjetivos corresponden a la descripción genérica de la infracción de la norma y son distintos de los presupuestos individuales de la obediencia a la norma. La previsibilidad constituye un elemento de la infracción normativa que está vinculada a la necesidad de evitar que sufran perjuicio los bienes jurídicamente protegidos (Terragni, 2015, p. 144).

Por lo que a modo de conclusión antes de pasar al siguiente punto, podemos afirmar que los hechos de tránsito al ser un delito de los caracterizados como culposos, siempre va a estar presente en el aspecto subjetivo del sujeto la culpa. Pero tanto a nivel doctrinal como jurisprudencial, se ha llevado a cabo un gran debate en algunos supuestos, en los que consideran que puede darse ante un hecho de tránsito en la que se produce la muerte de una persona, la presencia del dolo eventual en el aspecto subjetivo del agente, lo cual nos lleva a desarrollar el siguiente punto.

2. d) Relación de la culpa consciente y dolo eventual.

Ya hemos analizado el concepto de culpa consciente, la cual fue definida como aquella en la que el autor del hecho se representa un resultado lesivo, pero confía en que lo evitará. Como lo señala los autores Breglia Arias y Gauna, “Esta forma de culpa linda con el dolo, en su forma menos grave: el dolo eventual. En este último caso, también el autor se representa lo que va a ocurrir, y sigue su conducta, no queriendo el resultado, pero “encogiéndose de hombros” ante su eventual concreción” (Breglia Arias y Gauna, 2001, p. 742).

De esta manera durante la vigencia de la ley 25.189, como bien lo señala Maggio, Facundo (2017):

Para determinar la subsunción legal, el juzgador debía evaluar si: a) El sujeto actuó sin representarse la posibilidad del resultado (culpa sin representación); b) se representó el resultado como posible, pero confió en que no ocurriría (culpa con representación), o c) Se representó como probable resultado, pero le fue indiferente (dolo eventual). Como podemos observar, en cualquier caso, el magistrado debía ponerse en la mente del imputado a los fines de representarse objetivamente la calificación que correspondía

aplicar a la conducta investigada” (Maggio, F., La eliminación del dolo eventual en los accidentes de autos con ingesta de alcohol o exceso de velocidad, 2017).

Esta similitud que se presenta entre culpa consciente y dolo eventual llevo a que en muchos casos la justicia, valore la posibilidad de que el autor obrare con dolo eventual, ya que aplicando dicha postura se le imputaba al autor del hecho, el delito de homicidio simple con dolo eventual, en vez de homicidio culposo. Tal distinción no solo era importante en el ámbito doctrinario, sino también por la diferente pena que se puede imponer a cada caso en concreto. Ello atento a que si se imputa el delito de homicidio simple con dolo eventual conforme el art. 79 del Código Penal Argentino, se puede imponer al autor del hecho, la pena de reclusión o prisión de ocho a veinticinco años. Por otra parte, si se le imputa el delito de homicidio culposo por la conducción de un vehículo automotor, el actual art. 84 bis. impone una pena mucho menor de prisión de dos a cinco años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años, esta distinción llevo a que tal análisis se refleje en los siguientes fallos jurisprudenciales.

2. e) Análisis jurisprudencial.

Aquí se centra uno de los temas centrales en materia de accidentes de tránsito, que ha tenido un amplio debate en el ámbito jurisprudencial, resultando ser uno de los fallos emblemáticos en los que se presentó este debate es la causa “Cabello, Sebastián S/ Doble homicidio doloso en concurso ideal con Lesiones Leves Dolosas”, la cual tramitó ante el Tribunal Oral en lo Criminal nro. 30, de la Capital Federal. Según surge del texto del fallo de primera instancia en el requerimiento fiscal de elevación a juicio el doctor Norberto Julio Quantín, Fiscal coordinador, y los doctores. José María Campagnoli y Félix Pablo Crous, fiscales integrantes, de la Comisión creada por Resol.44/99 de la Procuración General de la Nación, como también el auto de elevación a juicio de fs.1614/26 que firma el Dr. Mariano Berges, titular del Juzgado Nacional en lo Criminal de Instrucción N° 4 (Secretaría 113), refieren:

“que el 30 de agosto de 1999, siendo cerca de las 2.10 hs., Sebastián Cabello, se encontraba al mando del rodado "Honda Civic", dominio RFH-064 disputando una "picada" junto al menos otro vehículo, por la Av. Cantilo, a velocidad por demás antirreglamentaria (más de 137,62 kms/hora) y embistió al automóvil "Renault 6", dominio VYY-089 en el que circulaban 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, como así también lesiones leves que sufriera su acompañante Daniel Cristián Pereyra Carballo”.

Aquí queda determinado cual es el hecho que se le imputo al procesado Cabello, la discusión giro no entorno a los hechos que estaban debidamente probado, sino que lo más interesante de este caso fue lo relativo a su calificación. Así por un lado tenemos los fundamentos de la Fiscalía interviniente que entendió que:

“Cabello se representó como posibles consecuencias de su plan de acción, esto es, la participación a altísima velocidad en una "picada", no obstante lo cual siguió con el curso de su conducta, por resultarle indiferente los resultados, con los cuales se conformó, y en esa medida, en consecuencia, los quiso”. Calificando la acción enjuiciada de Sebastián Cabello, como autor, constitutiva de doble homicidio doloso en concurso ideal con lesiones leves dolosas (arts. 45, 54, 79 y 89, Cód. Penal)”.

En igual sentido se expresó la Querrela que sostuvo que:

“Cabello se representó las consecuencias de su accionar, esto es, tuvo 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 produjo; sin embargo despreciando este resultado continuó con su acción, es decir, continuó con la carrera, pisando el acelerador para ganar la competencia y en ese sentido con su acción ratificó el resultado, debe ahora entonces responder por ese resultado aunque no haya sido su deseo directo. Solicitando que se condene al acusado Sebastián Cabello, de las demás condiciones personales obrantes en autos a la pena de quince años de prisión, más sus accesorias legales y costas por ser penalmente responsable del delito de homicidio simple reiterado -dos hechos- cometido en perjuicio de Celia González Carman y su hija Vanina Rosales, de conformidad con lo establecido en los arts. 5, 12, 19, 29 inc. 3°, 40, 41, 45 y 79 del Cód. Penal y 396, 398, 399 y 403 del Cód. Procesal Penal de la Nación”.

El Tribunal Oral interviniente por su parte resolvió:

“condenar a Sebastián Cabello, por considerarlo autor penalmente responsable del delito de doble homicidio simple cometido con dolo eventual, a la pena de doce (12) años de prisión de efectivo cumplimiento, e inhabilitación absoluta por igual tiempo de la condena e inhabilitación especial para conducir automotores por el tiempo máximo previsto en la ley de.”.

Para llegar a tal conclusión, en base a la prueba recolectada entendieron que:

“es obvio apreciar la existencia de una voluntad racionalmente elaborada y acabada de introducirse -por Cabello- en la situación delictiva por la que ha llegado a juicio oral, habida cuenta la apreciación de que no se limitó la misma a un instante fugaz o una momentánea decisión de apartarse de las reglas, sino que trasunta en forma clara la intención de violarlas premeditadamente, integrándose a toda una cadena prolongada de actos, subjetivos y objetivos, que incluyen desde vitaminizar el "Honda" con los objetos

que dan cuenta las pericias citadas, para llegar a las anormativas "street-racing" (carreras callejeras) (conf. fs. 128/9 y acta fs. 135), preparando el motor en sus encargos de piezas al exterior y con elementos ajenos a su elaboración original, lo que indica una búsqueda elaborada adicional de velocidad, hasta llegar a afirmar su indoblegable voluntad -priorizando sus gustos sobre el prójimo- en el veloz manejo, en lugar inadecuado a esas corridas, produciendo el resultado letal por el que se lo ha juzgado. Tenía racional conocimiento acabado -y asumido- que cualquier maniobra arbitraria o crítica realizada a esa velocidad exacerbada y abusivamente extralimitada convertiría al vehículo, como en este caso, en un arma fatídica hacia el prójimo y los intereses ajenos". Que "como corolario de lo expuesto, es apreciable que existen diversos factores específicos amalgamados: una representación del resultado (aun su probabilidad) más clara conciencia de la violación del derecho, sentimiento antisocial más desprecio e indiferencia al prójimo y a ese resultado, una sincera volición -como acto propio- de llevar adelante su asumido plan de velocidad anormativo pese a todo: a cualquier riesgo y hora. Y si todo esto se encuentra claramente probado en la causa, no queda duda alguna sobre la existencia de dolo eventual. (conf. Rodríguez Devesa, J. M., "Derecho penal español", Pte Gral, nota 40, Madrid, España, 1994)". "En tales objetivas y subjetivas circunstancias entendemos demostrado, con el grado de certeza que la etapa oral requiere, que el encausado previó la posibilidad del resultado y -con pasmosa indiferencia al valor vida humana (bien jurídicamente protegido) -asintió al hecho para que ocurriera como se dio, obrando así con dolo homicida eventual respecto de la muerte de la Sra. Celia González Carman y su hija menor, Vanina Rosales (3 años)"².

De esta manera vemos como ante un delito causado por la conducción de un vehículo con motor, como el que se analiza, en la que se produce la muerte de dos personas, por la acción de un conductor que manejaba a alta velocidad, circunstancia que no se encontraba hasta el momento regulada en nuestro Código Penal, se presentan dos posturas. La de aplicar el artículo 84, en la que se imputaba a Cabello el delito de homicidio culposo y por otro lado la postura sostenida por la Fiscalía y el Tribunal que entendieron que era pasible de ser calificar a dicho hecho como homicidio simple, con dolo eventual. Debiendo destacar que aplicando esta última calificación, el imputado era condenado con una pena mayor.

² Causa Nº 695, "Cabello, Sebastián S/ Doble homicidio doloso en concurso ideal con Lesiones Leves dolosas" Tribunal Oral Nº 30 de la Capital Federal.

Contra la sentencia de primera instancia dictada el 21/11/2003 por el Tribunal oral en lo Criminal N° 30, la defensa del imputado, interpuso un recurso de casación, que recayó en la Cámara Nacional de Casación Penal Sala III, la cual entre sus más importantes fundamentos expuso:

“se advierte que la sentencia en crisis presenta un error estructural en el juicio de subsunción, pues el tribunal infiere de la decisión del imputado Cabello de "correr una anormativa picada'... a velocidad antirreglamentaria, inusual, impropia y extralimitada para la zona, hora y circunstancias" la existencia del dolo eventual en la concreción del resultado fatal, abdicando de esta manera de la necesidad de probar la existencia del mismo limitándose a objetivizar su contenido, y sustituyendo dicha comprobación por una mera construcción dogmática, que pese al estilo de redacción, cargado de retóricos comentarios referidos a las cualidades personales del imputado, no son útiles a nuestro juicio para justificar el tipo penal escogido”. “En el fallo en crisis se echa mano a cuanto autor nacional y extranjero se ha expedido acerca del tema y de modo confuso fuerzan la significación del accionar de Cabello para que quede atrapado en la calificación elegida, sin despejar en modo claro y sencillo por qué se descartaba la imprudencia. Es que la mera circunstancia de circular a una alta velocidad violando conscientemente el deber de cuidado, confiado en su habilidad o destreza como conductor no resulta per se determinante de la existencia del dolo eventual, pues debe demostrarse que el autor fue consciente del riesgo, lo asumió y no tuvo una verdadera renuncia en la evitación del resultado, extremos que por cierto, no han sido acreditados, más allá de las numerosas oportunidades, en que en la sentencia se sostiene que es así. “En nuestro parecer, el imputado actuó en el episodio que nos ocupa, con un alto grado de imprudencia, con extrema inobservancia de las normas que debía cumplir al mando de un rodado, pero descartamos que haya habido de su parte intención de dañarse a sí mismo o a terceros. Es que no se advierte en qué elemento acreditativo han fincado los jueces su convencimiento acerca de que Cabello al conducir su automóvil de la manera en que lo hiciera había previamente conocido y aceptado que iba a embestir a otro rodado, provocando la muerte de seres humanos y lograr salir él indemne del episodio. Es que estos extremos deben ser probados para poder afirmar con certeza la existencia del dolo, y ello no ha ocurrido en el expediente. Toda acción de contenido culposo, implica una actitud de menosprecio hacia el orden jurídico, que en materia penal, encuentra su límite en la descripción que formula el código, en el caso en el art. 84 Código Penal”³.

En este principal fallo, vemos como un mismo hecho, puede ser pasible de dos calificaciones legales distintas, ambas con sus propios fundamentos, por un lado el tribunal de primera instancia condena al autor del hecho bajo la calificación de homicidio simple con dolo eventual y la cámara cambia la calificación a homicidio culposo.

³ Causa N° 5000, “Cabello, Sebastián S/ Recurso de Casación” Cámara Nacional de Casación Penal Sala III.

Ahora veremos un segundo caso que resolvió el diez de mayo del año dos mil dieciséis la Excma. Cámara Segunda en lo Criminal de Formosa, Expediente nro. 394, del año 2014, caratulado: “Colman Ulberto S/ Homicidio Simple con dolo eventual en concurso real – dos hechos- en concurso ideal con lesiones graves y lesiones leves agravadas por la conducción antirreglamentaria de un vehículo automotor”. En este caso particular, entran en juego otras cuestiones interesantes aparte del exceso de velocidad, como así también la ingesta de alcohol, por el imputado el cual manejaba una camioneta.

Así la Excma. Cámara, en cuanto al hecho, consideró que quedó debidamente probado que:

“el día dieciocho de agosto del año dos mil trece ULBERTO COLMAN se encontraba en la localidad de Gran Guardia de esta Provincia ingiriendo bebidas alcohólicas en compañía de otros sujetos, con quienes luego se dirigió al mando de una camioneta marca Chevrolet modelo S-10 dominio LUF -049, propiedad del encausado- a la Fiesta de la Verdura en la localidad de Mayor Villafañe. En ese lugar el imputado y sus acompañantes continuaron tomando bebidas alcohólicas para luego retomar el viaje hacia la ciudad de Formosa haciéndolo por la Ruta Provincial N°1. Al llegar a la localidad de San Francisco de Laishí, el encausado y los demás viajeros descendieron en una estación de servicio, lugar donde generaron una gresca y luego se retiraron presurosamente a bordo del vehículo mencionado. El encausado retomó el camino empalmado en la Ruta Nacional N° 11 por la cual marchó a alta velocidad, sobrepasando otros vehículos y realizando movimientos zigzagueantes. Siendo aproximadamente la hora 20:30 hs. al llegar a la altura del km. 1159 de la mencionada ruta, donde la velocidad máxima permitida es de 40km/h, por tratarse de un sector de la ruta que atraviesa por una zona urbana, envistió al vehículo marca FIAT modelo UNO, dominio GXP-802 que se dirigía por la misma arteria en el mismo sentido de circulación (sudoeste a noreste) a una velocidad de 38km/h, en la parte trasera, provocando que el automóvil saliera de la cinta asfáltica y diera un vuelco. Al momento del impacto, la camioneta conducida por el imputado registraba una velocidad de 102km/h. Que el encausado, en ese momento se encontraba en estado de ebriedad, con una graduación alcohólica en sangre de 2,79g/l. Como consecuencia del violento impacto los ciudadanos Sergio Darío Velazquez -conductor del automóvil, y Viviana Yolanda Sanabria –quién viajaba en la parte trasera del lado del conductor del mismo vehículo - perdieron la vida. Asimismo, los demás pasajeros del automóvil, Rosalinda Velozo Irala y Lucas García Jacobo, resultaron lesionados, presentando la nombrada en primer término heridas que le demandaron un tiempo de curación e incapacidad laboral menor a treinta días, en tanto que el segundo presentó heridas cuya incapacidad laboral fue mayor a treinta días”.

Planteado este hecho, aquí tampoco hubo un único criterio a la hora de calificar legalmente al mismo, así fue que, al momento de concretar sus alegatos, existió divergencia entre las partes propiciándose por parte de la defensa del enjuiciado la aplicación de las figuras culposas, previstas y reprimidas por los arts. 84 - 2do párr- y 94

-1er y 2do párr- del Código Penal. Mientras que ambos querellantes y la Fiscalía actuante ante este Tribunal, han mocionado la aplicación de las figuras dolosas, tipificadas en los arts. 79, 89 y 90 del Código Penal.

En este fallo la Excma. Cámara resolvió condenar a Ulberto Colman a la pena de 16 años de prisión e inhabilitación absoluta por igual tiempo, demás Accesorias Legales y Costas, como autor material y penalmente responsable de los delitos de Doble Homicidio Simple, Lesiones Graves y Lesiones Leves, en concurso ideal (arts. 79, 90 y 89, en función del 54, todos del Código Penal).

Estos fallos son una muestra de que no había acuerdo entre los actores procesales y hasta los mismos jueces, en cuanto a la calificación legal, en estos hechos de accidentes de tránsito, donde resulta el fallecimiento de alguna víctima y el conductor manejaba a alta velocidad o se encontraba alcoholizado. Podemos adelantar que en virtud de esta discordancia, es que nuestros legisladores trataron de dar uniformidad, mediante la sanción de la ley 27.347, del año 2017, que analizaremos en último lugar.

3. Elementos objetivos del delito culposo.

3. a) El deber de cuidado en los delitos relacionados con el tráfico vehicular.

En referencia a los elementos objetivos de los delitos de tránsito, es importante destacar que estamos ante una acción humana, la cual consiste en la conducción de un vehículo con motor, la cual genera un riesgo a determinados bienes jurídicos, como la vida y la integridad física de las personas. Por lo que es necesario que se realice una conducta, que la misma cause un resultado típico, pero cabe reseñar como lo hace Zaffaroni, Alagia y Slokar, respecto de la acción culposa que:

“Todas las acciones que tipifican los tipos dolosos son concebibles en la comisión por negligencia, pero sólo algunas están tipificadas. La comisión culposa del hurto, de la violación señalan que son atípicas, que las viejas legislaciones tipificaban el llamado *crimen culpae*, penando la comisión culposa de cualquier delito; hoy todas las legislaciones siguen el mismo criterio de la Argentina, el del número cerrado de tipos culposos” (Zaffaroni, Alagia y Slokar, 2006, p. 427).

De esta manera como señala Boumpadre, Jorge al referirse al Homicidio culposo “El tipo objetivo está dado por el verbo causar (la muerte de otro), que representa la acción material punible” (Buompadre, p. 177).

Para tratar de poder explicar que, clase de conducta humana es relevante para configurar un delito relacionado con el tráfico vehicular es interesante resaltar que:

En tanto que el tipo doloso individualiza la acción prohibida que es perseguido por ella, el tipo culposo lo hace en razón de la programación de la causalidad, por violar un deber de cuidado, produce el resultado típico. Esto no significa que la acción imprudente no tenga finalidad: simplemente, no individualiza la conducta prohibida en razón de esa finalidad, si no en razón de la falta de cuidado con que se la persigue. No se pena la acción final de conducir un vehículo, sino hacerlo a exceso de velocidad, o sea, programando la causalidad en forma que genere un peligro mayor que el creado por la circulación vehicular y que se concrete en una lesión (Zaffaroni, Alagia y Slokar, 2006, p. 428).

Asimismo, los autores indicados señalan que la acción se individualiza por su defecto de programación, que el tipo culposo individualiza en razón de la programación de la causalidad, por violar un deber de cuidado, produce un resultado típico. Esto no significa que la conducta culposa no tenga finalidad, simplemente no individualiza la conducta prohibida en razón de esa finalidad, sino en razón de la falta de cuidado con que se persigue, dando el ejemplo de que no se pena la acción final de conducir un vehículo, sino hacerlo a exceso de velocidad, o sea, programando la causalidad en forma que genere un peligro mayor que el creado por la circulación vehicular y que se concrete en una lesión o fallecimiento. En el tipo culposo el fin no cuenta por sí mismo, porque la prohibición se funda en que, la selección mental de los medios viola un deber de cuidado y la cadena causal termina en un resultado que, de no haberse violado el deber de cuidado, no se hubiera producido. Determinan que la finalidad es indispensable para saber cuál es el deber de cuidado que incumbe al autor. Por último, señalan que estos tipos penales son de los denominados abiertos, porque necesitan una norma de cuidado que los complete.

Por su parte los autores Cesano y Comuñez al referirse al aspecto objetivo de los delitos de tránsito vehicular señalan:

En los delitos imprudentes, la acción típica no está determinada con precisión en la ley. Las figuras imprudentes, por regla, se limitan a conminar una sanción a quien, por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos" causare éste o aquel resultado. Es, pues, "el juez o el intérprete quienes deben determinar el contenido de la acción imprudente. Los delitos imprudentes son, por consiguiente, 'tipos abiertos', en el sentido, de que una característica del tipo del injusto debe ser completada por vía judicial o doctrinal. Ello no supone en este caso una lesión del principio de legalidad, ya que la propia naturaleza de las cosas impide poder describir con mayor exactitud en la ley todos los comportamientos imprudentes que se puedan dar o realizar (Cesano y Comuñez, 2015, p. 27).

Estos mismos autores señalan en su obra que esta es, por ejemplo, la fórmula utilizada por los arts. 84 y 94 del Código Penal Argentino según la ley 25.189, al tipificar respectivamente, los delitos de homicidio y lesiones imprudentes. Por lo que en primer término al no haber en la tipificación realizada por nuestra legislación una descripción de la acción por la que se comete el delito, es necesario buscar una forma por la cual se pueda determinar que un comportamiento sea culposo o imprudente. Estos mismos autores señalan que:

La circunstancia recién apuntada torna imperativa la búsqueda de un punto de referencia con el que comparar el hecho realizado (que puede manifestarse tanto a través de un comportamiento activo como omisivo), con la finalidad de determinar si-en el caso concreto y respecto de aquella imputación- el comportamiento ha sido realizado imprudentemente. Este punto de referencia lo da el deber de cuidado. Por ello -desde nuestra perspectiva- lleva razón Muñoz Conde cuando afirma que "el núcleo del tipo de injusto del delito imprudente consiste, por tanto, en la divergencia entre la acción realmente realizada y la que debería haber sido realizada en virtud del deber de cuidado que (...) era necesario observar.

De esta manera para poder determinar si estamos ante una conducta imprudente, juega un papel fundamental el deber de cuidado del sujeto autor del delito. Por lo que es de interés saber que es necesario para que exista una infracción al deber de cuidado. Así se ha sostenido que: "Para que se verifique una infracción al deber de cuidado es necesario que el sujeto activo haya reconocido el peligro que su acción entraña respecto del bien jurídico y que, al mismo tiempo, tenga la capacidad para llevar a cabo la acción en las mejores condiciones" López Barja de Quiroga, 1997, p. 376).

Ahora bien, en los delitos que nos ocupa que es lo que limita o determina el deber de cuidado de cada sujeto que conduce un vehículo con motor. Para poder determinarlo la doctrina entiende que su límite viene impuesto por normas administrativas. Así Cesano y Comuñez señalan que "Finalmente, en lo que concierne a las fuentes utilizables para la determinación de la norma de cuidado, generalmente, en el caso de la criminalidad que nos ocupa, éstas ya vienen descriptas en preceptos legales o normas administrativas, cuya inobservancia constituye generalmente una imprudencia" (Cesano y Comuñez, 2015, p. 30).

Dentro de estos preceptos normativos a lo que aluden estos autores, señalan que los mismos se encuentran en el ámbito normativo de la Ley de Tránsito 24.449. Por lo que estos autores señalan que los principios que se encuentran en esta ley son de gran trascendencia para nuestra investigación porque cumplen una función integrativa externa

de la imprudencia. Estos principios se hacen necesario ya que nuestra legislación penal, utiliza para regular estos hechos de tránsito, los tipos penales denominados abiertos, que necesitan ser completadas por el juzgador recurriendo a estos principios por ejemplo regulados por la ley de tránsito nacional. Estos principios que se encuentran en esta legislación han sido necesarios, ya que la conducción de vehículos automotores es una actividad peligrosa para los individuos y para toda la sociedad en general, por lo que estos reglamentos limitan y ponen ciertos parámetros para la misma. Así a modo de ejemplo, podemos hacer referencia al art. 39 de la ley 24.449 (B.O. 10/02/1995)⁴.

Por lo que podemos concluir que, de este artículo, por ejemplo, se desprende que los conductores en la vía pública deben circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio del vehículo. Sentando de esta manera principios que permiten observar como un automovilista debe conducir su vehículo, de manera que, si no lo hace con cuidado y prevención, respetando la derecha, sentido de señalización, vías de circulación establecidos, estaría violando su deber de cuidado, ya que no conduce conforme los principios establecidos por esta ley nacional. De esta manera para delimitar el deber de cuidado de todo conductor se recurre a estas normas, que determinan cómo se debe conducir un vehículo con motor.

3. b) Relación de causalidad e Imputación objetiva del resultado.

Ahora en este punto, nos podemos preguntar si es suficiente corroborar que un sujeto que conduce un vehículo automotor, ha incumplido un deber de cuidado, para considerarlo penalmente responsable de un resultado, como la muerte o lesión de una persona. Aquí, entra en juego el análisis de que entre el obrar del conductor y el resultado debe existir una relación de causalidad. Respecto a este punto los autores Cesano y Comuñez (2015) señalan:

Para poder imputar un resultado típico al autor es necesario que se verifiquen tres condiciones: 1. Que exista una relación de causalidad entre el comportamiento examinado

⁴ **ARTICULO 39. de la ley 24.449 (B.O. 10/02/1995) — CONDICIONES PARA CONDUCIR.** Los conductores deben: a) Antes de ingresar a la vía pública, verificar que tanto él como su vehículo se encuentren en adecuadas condiciones de seguridad, de acuerdo con los requisitos legales, bajo su responsabilidad. No obstante, en caso de vehículos del servicio de transporte, la responsabilidad por sus condiciones de seguridad, se ajustará a lo dispuesto en el inciso a) del artículo 53.b) En la vía pública, circular con cuidado y prevención, conservando en todo momento el dominio efectivo del vehículo o animal, teniendo en cuenta los riesgos propios de la circulación y demás circunstancias del tránsito. Cualquier maniobra deben advertirla previamente y realizarla con precaución, sin crear riesgo ni afectar la fluidez del tránsito. Utilizarán únicamente la calzada, sobre la derecha y en el sentido señalado, respetando las vías o carriles exclusivos y los horarios de tránsito establecidos.

y el resultado. 2. Que esta acción, en el momento de su ejecución, haya creado, respecto del bien jurídico, un peligro, o riesgo, jurídicamente desaprobado. 3. Que ese mismo peligro, o riesgo, desaprobado se haya realizado en el resultado (Cesano y Comuñez, 2015, p. 37/38).

Para dar una respuesta a esta incógnita se ha elaborado la teoría de la imputación objetiva, que fue desarrollada por los autores que se encuentran dentro de la corriente funcionalista, así lo señalan los doctrinarios Basílico, Mallo y Lafuer:

“cabe mencionar con ahínco que para poder atribuir un resultado a una determinada conducta se requiere establecer, en primer término, si entre esa acción y ese resultado existe una relación de causalidad desde una perspectiva natural- aunque con ello no se encuentre resuelta la relevancia de dicho acontecer desde su relevancia jurídico-penal-. A esos fines es necesario formular un juicio normativo (imputación). Justamente, determinar la verificación de la relación de causalidad es primer paso de la imputación objetiva” (Basílico, Mallo y Lafuer, p. 37).

“La teoría de la imputación objetiva se presenta como elemento basal de las corrientes jurídico-penales denominadas funcionalistas, que en su pretensión de estructurar un sistema de imputación penal despojado del contenido naturalístico propio de las corrientes causalista y finalista, lo edifican sobre la base de consideraciones de carácter social-en tanto sistema tendiendo a la normativización de los conceptos principales de la dogmática penal”.

“En su formulación más extendida, para que un resultado sea objetivamente imputable a una conducta se requiere, además de una relación causal, que dicha conducta haya creado un riesgo jurídicamente desaprobado, que sea el que se realiza en el resultado, perteneciendo el resultado acaecido al ámbito de protección de la norma; es decir, que fuera uno de los que dicha norma estuviera llamada a evitar” (Basílico, Mallo y Lafuer, p. 47).

Siguiendo la obra de estos mismos autores a modo de conclusión expresan que:

“por lo expuesto a modo de conclusión de la parte objetiva de los delitos de tránsito podemos afirmar que los mismos se encuentran regulados por el Código Penal por tipos penales de los que se denominan abiertos, por lo que para determinar si su conducta es culpable se debe determinar si ha violado un deber de cuidado y para ello se recurren a determinados principios extrapenales. Pero que así también no es suficiente que se haya acreditado que se viole un deber de cuidado, sino que también entre esa conducta y la lesión haya una relación de causalidad. Podría afirmarse que la teoría de la imputación objetiva aparece como derivación de la progresiva tendencia-doctrinaria y jurisprudencial-a la normativización de la teoría del tipo penal, sobre la estructura de un sistema funcional que revela, como una de sus principales consecuencias, la limitación de la responsabilidad penal producto de la causación de un resultado lesivo. También podría señalarse que este instituto permitiría soslayar la causalidad natural -aspecto sobre el que no existe unánime consenso-, y arribar a la comprobación de un vínculo jurídico entre la acción y el resultado. Aquí residiría uno de los aspectos relevantes de esta teoría, porque postula la posibilidad de una interpretación teleológica-restrictiva- de los tipos penales, en los que para que exista un comportamiento o conducta típica es necesario-además de la causalidad-que se cumpla la siguiente fórmula: a) que el comportamiento

haya creado un riesgo típicamente relevante, y b) que ese riesgo sea el que se haya realizado en el resultado lesivo (Basílico, Mallo y Lafuer, p. 41).

Para concretar ese "cierre" y definir el contenido del deber de cuidado cuya infracción se reprocha, el intérprete debe comparar el comportamiento del sujeto con un baremo seleccionado del elenco de las distintas reglas de cuidado que cada ciudadano debe observar en el desarrollo de sus actividades, mediante una ponderación social de intereses de carácter extrapenal. Es tarea del juez, por tanto, descubrir en cada supuesto particular que era lo exigible penalmente al individuo conforme a tales reglas, que son preexistentes a la labor judicial, con el fin de determinar si su comportamiento fue imprudente. Para ello, el juzgador no deberá ya indagar el contenido de la voluntad de ese individuo, sino deducir si este respetó la pauta de comportamiento cuidadoso exigida en la situación particular (Basílico, Mallo y Lafuer, p. 43).

Analizado lo expuesto por estos doctrinarios, resulta importante remarcar que la teoría de la imputación objetiva ha venido a dar fundamento a la responsabilidad penal por los hechos acaecidos de manera culposa pero en este caso, hacemos referencia a los que se comenten por la conducción de un vehículo con motor. Por lo que, a modo de conclusión de este punto, debemos afirmar, que será el juez que analice cada caso concreto, él que deberá fundar esta responsabilidad penal bajo los parámetros explicados por esta teoría. Es decir que el auxiliar de la justicia deberá comprobar fehacientemente el hecho, es decir la presencia del hecho de tránsito, por el que se acredite la muerte o la lesión de una persona humana. Si no que también deberá determinar si el conductor haya creado un riesgo muy grave, que no se encuentre permitido y que el mismo sea el causante directo de la lesión al bien jurídico protegido.

Conclusión Parcial

Como una primera aproximación que hemos realizado para poder entender, los delitos relacionados al tráfico vehicular, al determinar que se tratan de delitos culposos, hemos estudiado su estructura desde el punto de vista subjetivo y objetivo del tipo penal. Por lo que desde el punto de vista subjetivo podemos afirmar que no se toma en cuenta la finalidad del sujeto activo de querer provocar un resultado, sino que se entiende que el sujeto que comete uno de estos ilícitos obra culposamente, mediante la realización de una acción en cualquiera de las formas de culpa de hemos visto. Por lo que obra culposamente el sujeto activo de estos delitos cuando realiza alguna de las formas de culpa, que hemos analizado. Es decir que en el caso que nos interesa, este obrar culposo se constata cuando un sujeto conduce un vehículo con motor de manera imprudente, negligente, con impericia o violando alguna norma o reglamento. Aquí interesa en la parte subjetiva que el sujeto obre de esta manera y en el aspecto objetivo, que mediante este actuar culposo

se viole un deber de cuidado, como puede ser el deber que tiene todo automovilista de circular con precaución, el que se viola por conducir a alta velocidad un vehículo con motor. Podemos finalizar esta primera conclusión que para que estemos ante un delito culposo de tránsito, en su aspecto subjetivo debe constatarse un obrar de manera culposa y en su aspecto objetivo, que con dicho actuar se viole un deber de cuidado, con el cual se produce un resultado lesivo y este resultado debe ser causado directamente por el obrar culposo del sujeto activo.

CAPITULO II: Delitos relacionados con el tráfico vehicular y su regulación en el Código Penal Argentino.

Introducción.

En este nuevo capítulo, ya entramos a profundizar el estudio de los delitos de tránsito, en lo que respecta a la parte especial del derecho penal argentino y se tendrá por objeto examinar el antecedente legislativo más próximo a la última reforma. Con ello hago referencia a la ley 25.189, en su análisis se determinará cuáles fueron sus fundamentos y los cambios más importantes realizados por la misma. Para finalizar este capítulo se abordará la última reforma realizada en el año 2017, a través de la ley 27.347, en donde también se expondrá sus fundamentos y se describirá cada uno de los elementos comunes de los tipos penales incorporados por dicha ley por medio de los nuevos artículos 84 bis y 94 bis.

1. Fundamentos y aspectos salientes que introdujo la ley 25.189 (BO, 28/10/99).

En virtud de la preocupación que ha despertado la gran cantidad de siniestros de tránsito que ocurren en nuestro país, esto ha llevado a nuestros legisladores a reformularse varias veces como deben tipificarse los mismos en nuestro Código Penal. Atento a este número en ascenso de los accidentes de tránsitos, autores como Omar Breglia Arias y Omar Gauna, consideran que:

“La innovación de la Ley 25.189, ha sido consecuencia de una multiplicidad de hechos, accidentes viales y casos de mala praxis médica, de extrema gravedad e imprudencia, que han llamado la atención del periodismo, al punto de desarrollarse verdaderas campañas de severización” (Omar Breglia Arias y Omar Gauna, 2001, p. 724).

Así también lo hacen notar autores como Creus, Carlos y Boumpadre, Jorge E., que expresaron que:

“La mayor parte de las reformas de la ley 25.189, establecen distintos aumentos de pena” y como fundamento de la misma hicieron referencia a que “El incremento de las penas en los delitos culposos por la reforma tuvo como objetivo cubrir reclamos de defensa social por la repetición de hechos culposos de resultados más graves causados por automotores” (Creus, C. y Boumpadre, J. E. (2013), T I, pg. 50/51).

Queda claro, que la gravedad y la reiteración de los hechos de tránsito, son una constante preocupación y una de las alternativas que se ha realizado para su prevención es la agravación de la pena, formulada por la ley 25.189.

2. Innovaciones realizadas por la Ley 25.189 (1999) al art. 84 del Código Penal.

Conforme a la Ley 25.189, el artículo 84 de nuestro Código Penal, quedo 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 a su cargo, causare a otro la muerte.

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

Así en principio esta ley contemplaba dos párrafos, en que en el primero describía la figura de homicidio culposo y en el segundo contemplo dos agravantes. Los autores Breglia Arias, Omar y Gauna, O. R, señalan cuales fueron las dos grandes innovaciones de dicha ley, de la siguiente manera: “La reforma de la Ley 25.189 (1999) llevó a cinco años el máximo de la pena de la figura simple (antes el máximo era tres). Se trata de pena de prisión. Se incluye ahora un párr. 2º, donde el mínimo se eleva a dos años (antes era de seis meses) en dos casos: a) si fueren más de una de las víctimas fatales, y b) si el hecho hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor” (Breglia Arias, Omar y Gauna, O. R, 2001, p. 721). La ley bajo análisis según Boumpadre:

La ley 25.189 ha modificado parcialmente el artículo, introduciendo un segundo párrafo por el cual se agrava la pena mínima de prisión a dos años, en dos supuestos: cuando el obrar culposo haya producido dos o más víctimas fatales o el resultado acaecido sea la

consecuencia directa del manejo de un vehículo automotor. Se trata de hipótesis alternativas que funcionan independientemente la una de la otra, pero si ambas fueren el resultado de un mismo obrar humano (por ej., producir la muerte de dos personas conduciendo un vehículo automotor), ellas no se multiplican, sino que la pena deberá ser graduada de acuerdo con la escala prevista en la norma (Boumpadre, 2000, T. I, p. 176).

De esta manera se puede ver que uno de los puntos centrales de la modificación realizada por esta ley se centró en aumentar la escala penal. En este aspecto Alejandro Tazza, muestra su disconformidad con la reforma introducida por esta ley, en cuanto a un punto específico al referir: “No concordamos con la reforma introducida por la ley 25.189 cuando eleva el mínimo de la pena “si fueren más de una de las víctimas fatales”, pues ontológicamente el grado de la culpa es el mismo. La pluralidad de las víctimas será una circunstancia apta para la individualización de la pena (arts. 40 y 41 del CP), pero no multiplica la culpa del autor” (Tazza, 2018, T I, p. 142).

De esta manera a modo de resumen ya que esta ley no se encuentra vigente el tipo penal por el que se describía los delitos de tránsito, penaba con prisión de dos años a cinco años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años al sujeto que causare la muerte de una persona por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor.

3. Delitos de tránsito y su regulación por la ley 27.347.

Sin embargo, la legislación siguió avanzando y en el año 2017, cuando se promulgo la ley 27.347, que implemento una nueva modificación al código penal y específicamente en la temática de los delitos de tránsito. Respecto a esta reforma Boumpadre señala que:

En rigor de verdad, la reforma penal operada por la Ley 27.347 no ha introducido al digesto punitivo, en sentido estricto y autónomo, nuevas formas de criminalidad ligadas al tráfico automotor, sino que ha realizado una reformulación de los artículos 84, 94 y 193 bis, particularmente en el sector de la pena y ha incorporado dos nuevos artículos, 84 bis y 94 bis, mediante los cuales se ha establecido una casuística (sistema tasado de conductas) en forma expresa de algunas modalidades conductuales relacionadas con la conducción de un vehículo a motor y que son, a juicio del legislador, los factores causales más relevantes de la siniestralidad vial con resultados fatales o lesivos. Vale decir, que la reforma se ha limitado a redecorar los artículos en los que se tipifican los delitos culposos con resultado muerte o lesión, sin que se hayan incorporado figuras en las que se tipifiquen nuevos delitos vinculados al tráfico automotriz en sí mismo, esto es, tipos penales autónomos e independientes de los resultados producidos, como por ej. conducir con exceso de velocidad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o bebidas alcohólicas (Boumpadre, 2018 p. 40).

Podemos afirmar que conforme a la nueva reforma llevada a cabo por la ley 27.347, encontramos una figura básica de homicidio culposo conforme al artículo 84 del Código Penal y por otro lado describe separadamente, la figura típica de lo que se conoce como homicidio culposo por la conducción de un vehículo con motor, conforme el art. 84 bis., que quedo redactado de la siguiente manera:

“Artículo 84 bis., Será reprimido con prisión de dos (2) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años el que por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro la muerte. La pena será de prisión de tres (3) a seis (6) años, si se diera alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106, o estuviese bajo los efectos de estupefacientes o con un nivel de alcoholemia igual o superior a quinientos (500) miligramos por litro de sangre en el caso de conductores de transporte público o un (1) gramo por litro de sangre en los demás casos, o estuviese conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta (30) kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, o si condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente, o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o con culpa temeraria, o cuando fueren más de una las víctimas fatales.

(Artículo incorporado por art. 2° de la [Ley N° 27.347](#) B.O. 6/1/2017)”.

Por otra parte, como otro de los delitos de tránsito regulados por el Código Penal, se encuentra el delito de lesiones culposas regulado por el artículo 94 bis., el cual quedo redactado de la siguiente manera:

“Artículo 94 bis. - Será reprimido con prisión de uno (1) a tres (3) años e inhabilitación especial por dos (2) a cuatro (4) años, si las lesiones de los artículos 90 o 91 fueran ocasionadas por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor. La pena será de dos (2) a cuatro (4) años de prisión si se verificase alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor se diese a la fuga, o no intentare socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriera en la conducta prevista en el artículo 106, o estuviese bajo los efectos de estupefacientes o con un nivel de alcoholemia igual o superior a quinientos (500) miligramos por litro de sangre en el caso de conductores de transporte público o un (1) gramo por litro de sangre en los demás casos, o estuviese conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta (30) kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, o si condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente, o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o con culpa temeraria, o cuando fueren más de una las víctimas lesionadas”.

Como un gran avance de esta nueva modificación se puede señalar que es su redacción, conforme también lo señala Tazza: “Como punto destacable de esta reforma debemos

advertir que la independización de los hechos luctuosos producidos por la conducción antirreglamentaria de un vehículo con motor obedece a una técnica legislativa más depurada y prolija que la anterior, y evita la confusión de estos hechos en una misma disposición legal” (Tazza, 2018, T. I, p. 143).

Por lo que podemos afirmar que, de la simple lectura del artículo y conforme lo señala el autor, se puede observar una mejor redacción de lo que se entiende por un delito de tránsito cuando se tiene como resultado la pérdida de una vida o una lesión física. Pero también podemos ver que con dicha modificación se ha buscado también penar más gravemente a los responsables. Así también lo refleja este último autor en su obra al expresar:

“Evidentemente, la finalidad que inspira el agregado a esta norma ha sido la de reprimir más severamente aquellas conductas que involucran la violación de un deber de cuidado en la conducción de vehículos en razón al notable incremento de esta clase de accidentes de tránsito vehicular. El delito así estructurado constituye un agravante del homicidio culposo en razón del medio empleado” (Tazza, 2018, T. I, p. 144).

Por lo que al observar lo que ha llevado al legislador según la doctrina a esta nueva reforma, es aumentar la pena a las personas que cometen estos tipos de delitos, que siguen en aumento.

4. Elementos característicos de los delitos de tránsito.

I) Autoría.

En lo que respecta a los delitos que venimos analizando, a la hora de determinar el autor penalmente responsable, se debe tener en cuenta que el mismo es el que realiza la conducta típica descrita en los artículos 84 bis. y 94 bis. del Código Penal. Al respecto Figari, señala: “En cuanto al sujeto activo la ley especifica que se trata del "conductor" por lo que se considera un tipo delictivo de propia mano y no existiendo la posibilidad de la autoridad mediata. El conductor es el que maneja o conduce la dirección del vehículo con motor” (Figari, 2017, p. 17).

Por lo que podemos concluir que autor es aquel sujeto que realiza la acción típica consistente en la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor. Pero que además produce con su accionar el resultado típico, esto es lesionar o provocar el fallecimiento de una persona.

II) Medio Comisivo: “vehículo con motor”.

Por lo que también otro punto que modifica esta ley, es la de identificar como medio comisivo en ambas figuras, al “vehículo con motor”, reemplazando el término “vehículo automotor” que estipulaba la anterior ley. Conforme lo señala Tazza, al referirse que: “En realidad, y como novedad de esta reforma el legislador ha modificado el término “vehículo automotor” por la de “vehículo con motor”, que aparece ahora como una forma diferente de señalar al medio comisivo del delito” (Tazza, 2015, p. 145).

El uso de esta terminología nos hace inferir que este artículo se aplica a la temática de tránsito vehicular, cuyos delitos venimos desarrollando. Por lo que, en primer lugar podemos desarrollar esta característica, de estos delitos de tránsito, determinar cuál es su medio comisivo, así antes de la reforma del 2017, como vimos el término utilizado era el de “vehículo automotor”, siguiendo al autor Fontán Balestra, definió que:

Por vehículo automotor debe entenderse todo medio que sirva para el transporte por tierra, aire o agua que se desplaza por tracción mecánica, sin ayuda exterior. Están comprendidos los automóviles, camiones, ómnibus, colectivos, helicópteros, aviones, lanchas, motocicletas, motonetas, etcétera. A la luz de lo expresado más arriba es evidente que la causa de la agravación es la peligrosidad que ponen de manifiesto los conductores de esos medios en el tráfico cotidiano y el mayor poder vulnerante de éstos (Fontán Balestra, 2008, p. 68).

Ahora bien, a la luz del nuevo artículo 84 bis. el homicidio culposo se agrava, porque el mismo es cometido por un “vehículo con motor”, así refiere Tazza que:

En efecto el hecho sigue siendo el mismo, esto es causar la muerte a otro en forma culposa a consecuencia de la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor, habiéndose incorporado esta nueva denominación en lugar de la antigua, como queriendo ampliar aún más los objetos con los cuales se ocasiona la muerte. Como si se quisiera abarcar no sólo a los automotores, sino también a otros vehículos que funcionen con un motor, como podrían ser las motocicletas, motonetas y ciclomotores de cualquier índole (Tazza, 2018, p. 145).

Al referirse a este elemento del tipo, Boumpadre, hace referencia nuevamente a resulta ser uno de los elementos principales incorporados por la ley 27.347, expresando que: “De allí la importancia de su definición, no tanto por la necesaria interpretación gramatical de este elemento del tipo objetivo del injusto sino por exigencia del principio de taxatividad penal, el cual exige una redacción lo más clara posible del tipo penal, particularmente en el ámbito de la acción, la cual en este caso se relaciona estrechamente con el medio comisivo, el automotor” (I, p. 41).

Lo cual nos indica lo importante de describir que se entiende por vehículo con motor, así en primer lugar debemos afirmar que nuestro código penal no formula una definición del mismo, por lo que la doctrina, ha buscado su descripción, en la normativa extrapenal. Así por ejemplo se ha buscado su concepto en la Ley Nacional de Tránsito nro. 22.449, pero la misma no define concretamente que se entiende por vehículo con motor, sino que simplemente en su artículo 5, inciso a) define a la figura de Automóvil: como el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso. De esta definición podemos ver esta ley deja fuera muchos elementos o vehículos. Por lo que por ello Boumpadre señala que:

En síntesis, ninguna de las voces aludidas aporta elementos indicadores para determinar con precisión el objeto del delito, por la estrechez conceptual de la que padecen, siendo necesario recurrir a un concepto amplio y omnicomprendivo del término “*vehículo con motor*”, a fin de ampliar el campo de aplicación de la agravante, con lo cual –con esta mirada-, el concepto, entonces, comprendería a *todo tipo de vehículo cuyo desplazamiento sea propulsado por motor y que sea utilizado para el transporte de personas o cosas, con independencia de la vía de circulación* (Boumpadre I, p. 44).

Por su parte Marcelo Alfredo Riquert, en su obra señala al respecto que:

Retomando, entonces, la adecuada intelección del elemento “vehículo automotor” creemos con FIGARI que, con la nueva redacción, se amplió el abanico de posibilidades –recordemos que anteriormente se hacía referencia de manera exclusiva a “vehículo automotor”-, contemplándose actualmente a las bicicletas motorizadas, cuatriciclos, vehículos a motor que se desplazan en medios líquidos como lanchas o las motos acuáticas y todos los mencionados por la ley 24.449 y definidos en su artículo 5 en el inciso a) como: automóvil; inciso j) camión; inciso k) camioneta; inciso ll) ciclomotor; inciso n) maquinaria especial; inciso ñ) motocicleta; inciso o) ómnibus. A ello se le debe agregar los respectivos remolques y acoplados aunque no estuvieran carrozados y las maquinarias agrícolas incluidas los tractores, cosechadoras, grúas y las maquinarias viales. Se entienden también comprendidos los que se desplazan por cualquier medio de combustión, esto es, motor eléctrico, combustible sólido o líquido (Riquert, 2018. t. I, p. 650).

De esta manera con la nueva ley, se implementó un nuevo término para hacer referencia al medio comisivo, que caracteriza a los delitos que tanto riesgo y tanto se han multiplicado en nuestra sociedad como son los delitos de tránsito. Este medio hoy como vemos se ha ampliado al considerarse que los mismos se comenten por la conducción imprudente de un vehículo con motor. Esto nos demuestra el interés del legislador en materia penal de que estos tipos de delito tengan un gran campo de aplicación tratando de cubrir todos los vehículos que se utilizan a diario para el transporte.

III) La acción de los delitos de tránsito.

La acción que aparece descrita tanto en el tipo penal regulado por el art. 84 bis. y 94 bis., deja en claro que la misma consiste en la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor, con la cual se causare a otro la muerte o alguna de las lesiones descritas por los artículos 90 o 91 de nuestro Código Penal. No debiendo pasar por alto, que esta acción debe producir un resultado y en el caso del homicidio culposo será la muerte de una persona y en el de las lesiones culposas la lesión física. Respecto a esta conducta típica la doctrina ha considerado que:

La acción de conducir hace referencia siempre a una acción que demanda movimiento, desplazamiento, circulación de un lado a otro de una cosa. Se conduce un automotor mediante el dominio de los mecanismos de dirección y el desplazamiento mínimo a impulsos de su motor, haciéndolo ir de un lugar a otro. Cualquier movimiento del automotor producido por la acción del conductor es suficiente para obrar de disparador del tipo agravado de que se trate, siempre que el movimiento, en principio, sea la consecuencia de la propulsión del motor, situación que implica el descarte de todo movimiento del vehículo por energía humana (empujar el automóvil) o animal (por arrastre), como así la mera puesta en marcha o encendido del motor sin que se haya puesto en movimiento (Boumpadre, 2018, p. 44).

De esta manera, queda claro que la acción típica implica la conducción de un vehículo con motor, lo cual por conducción debemos hacer referencia que lo mismo implica tener el dominio y control del vehículo. Ahora bien, algo que hace notar este último autor es que: “Por otro lado, el tipo penal hace referencia a “vehículo con motor”, sin ningún otro aditamento, expresión que debe ser entendida en sentido amplio, esto es, comprensiva también de un vehículo sin que su motor se encuentre encendido o en marcha, aunque si –como ya se puso de relieve- debe estar en movimiento, de un lugar a otro” (Boumpadre, I p. 45).

Esto nos permite sostener que quien conduce un vehículo con motor, pero el mismo está apagado e igualmente se desplaza de un lado a otro ocasionando alguno de los resultados típicos, también estaría cometiendo la acción típica. Analizada la conducta típica que se requiere, se puede concluir, que la misma se configura cuando un sujeto posee la conducción de un vehículo con motor, lo cual se desprende del término conducir y se acredita cuando, dicha persona tenga el dominio del mismo.

IV) Resultados típicos de los delitos de tránsito de homicidio y lesiones.

Otro punto importante para que se configure los delitos de tránsito que estamos describiendo es que se produzca el resultado descrito por el tipo penal. Esto obedece a

que como sostiene la doctrina estamos en presencia de delitos culposos, pero de resultado material. Así ha hecho referencia Boumpadre que:

Los delitos que estamos comentando son delitos de resultado material, producido por la inobservancia del cuidado objetivamente debido y no de peligro –concreto o abstracto- para el bien jurídico protegido. Por lo tanto, lo que importa no es el riesgo creado por la acción del conductor –cuyo comportamiento pudo haber sido temerario-, sino el resultado producido. El incremento de la pena para aquellas hipótesis previstas por la Ley 27.347 sólo podrían tener justificación frente al mayor riesgo de daño que dichos comportamientos producen por la probabilidad de menoscabo de los bienes jurídicos protegidos, la vida y la integridad corporal de las personas, de manera que el resultado producido es el elemento que determina el momento consumativo del delito (Boumpadre, I, p. 53).

De lo cual podemos concluir que estos delitos tipificados en los art. 84 bis. y 94 bis., los podemos describir como delitos de tránsito, ya que en los mismos como medio comisivo es necesario que se comenta mediante la conducción de un vehículo con motor, el cual las personas utilizan para trasladarse de un lugar a otro, como por ejemplo, camiones, automóviles, colectivos etc. Que así también es un delito culposo, ya que el mismo se configura cuando el autor realiza una conducción culposa, del vehículo con motor, lo cual se lleva a cabo cuando el sujeto activo viola su deber de cuidado, el cual se produce cuando no respeta las normas que regulan el tránsito, por conducir de manera negligente, imprudente o antirreglamentaria. Por lo que por último es necesario que con dicho actuar se produzca un resultado sea la muerte o la lesión de otra persona humana. Por ello finalizamos este punto en decir que estos delitos son de resultado y que el bien jurídico protegido es la vida y la integridad física de las personas.

V) Sanción Penal de los autores penalmente responsables de los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas

La nueva ley que 27.347, que implementó los nuevos artículos 84 bis. y 94 bis., uno de los objetivos que tuvo, fue agravar la pena de estos delitos de tránsito. Por lo que actualmente, en virtud del art 84 bis., en virtud de lo que establece dicho artículo en su primer párrafo, el que comete el delito de homicidio culposo por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor, puede ser penado con la pena de prisión de dos (2) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco a diez años. Luego en su segundo párrafo es donde aparece lo novedoso de dicha ley, ya que aumenta la pena cuando se acrediten los agravantes que a continuación analizaremos. Por lo que todo aquel que provoque la muerte de una persona por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor y se

configuren las agravantes establecidas en este artículo, podrá ser sancionado con una pena de prisión mayor que podrá ser de tres (3) a seis (6) años. En lo que respecta a los fundamentos del aumento de la pena respecto a estos agravante Figari, Ruben, refirió que: “Desde luego que la fundamentación de esta agravante se traduce en que la conducción de un vehículo con motor conlleva una actividad riesgosa y es factible vulnerar con ella el bien jurídico protegido y aquí es donde se encuentra la cuestión nuclear de la reforma pues a ello ha tendido la misma” (Figari, 2017, p. 5).

En lo que respecta al delito de lesiones culposas el artículo 94 bis., redactado según la nueva ley en su primer párrafo sanciona al sujeto que, mediante la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor, causare a otro sujeto las lesiones de los artículos 90 o 91, con la pena de prisión de uno a tres años e inhabilitación especial por dos a cuatro años. Cabe aclarar que en cuanto a las lesiones que debe causar el sujeto activo con su conducción culposa, al referirse el artículo bajo análisis a las reguladas en los artículos 90 y 91, deja en claro que se deben constatar que la víctima haya padecido lesiones graves o gravísimas. Las cuales en el proceso penal deberán ser acreditadas fehacientemente por los medios de prueba pertinentes, como los son los informes periciales de los médicos de policía o los peritos médicos de las asesorías periciales. Por último, este artículo en su segundo párrafo agrava la pena, cuando con la misma acción se ocasionan lesiones, pero se dan los agravantes que en el próximo capítulo describiremos, aumenta para estos supuestos la pena de dos a cuatro años de prisión.

Conclusión parcial.

Al comenzar analizar en este segundo capítulo, como nuestro derecho penal regula las figuras típicas de los delitos de tránsito podemos ver como la ley 25.189, en la regulación del segundo párrafo del art. 84 aumenta la pena del homicidio culposo, cuando fuese ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un vehículo automotor. Sin embargo, esta regulación fue modificada en el año 2017, por la ley 37.347, la cual tuvo una mejor redacción legislativa que se plasmó en los art. 84 bis y 94 bis, que regulan los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas que ocurren en el tráfico vehicular. En dichos artículos la nueva ley plasmó, como hemos visto una serie de características que consideró comunes a los delitos de tránsito, así hemos visto que son las siguientes: a) que son delitos culposos, ya que la acción típica consiste en la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor; b) que autor de los mismos se considera al conductor de dicho vehículo con motor; c) que el

medio comisivo de estos delitos está dado por el vehículo con motor; d) que los resultados típicos son el fallecimiento o lesión física de las personas, de cuyo elemento se desprende que el bien jurídico protegido en estos delitos son la vida y la integridad física de las personas y e) la sanción penal, que implica la pena que podrá sufrir el autor penalmente responsable de estos delitos. De esta manera, todo delito de tránsito, que se estudie a la luz de esta nueva legislación contendrá estos elementos analizados. Asimismo, como una gran novedad dicha reforma, la misma estableció una serie de agravantes que en el próximo capítulo detallaremos. Por lo que podemos concluir que como lo más beneficioso de la ley 37.347, se encuentra en su redacción clara y en la inclusión de los nuevos agravantes.

CAPITULO III: Agravantes en los delitos de homicidio culposo y lesiones culposas ocasionados por la conducción de un vehículo auto con motor, conforme a la ley 27.347.

Introducción.

Otra de las novedades que podemos encontrar a la luz de la ley 27.347, es la regulación de una serie de condiciones que aparecen como agravantes de las figuras básicas de homicidio culposo y lesiones culposas. Estas condiciones que se describen en los segundos párrafos de los artículos 84 bis. y 94 bis., se consideran agravantes dado que aumentan la pena del conductor de un vehículo con motor y que a decir de Boumpadre “El incremento de la pena en estas hipótesis se justifica en el mayor riesgo de daño que implica la conducción de un automotor en las condiciones previstas en la norma y en la pluralidad de los resultados causados” (Boumpadre, 2018, p. 69/70).

Estos nuevos agravantes, de la figura penal del homicidio culposo provocado por la conducción de vehículo con motor provoca un aumento de la escala penal tanto en el mínimo como en el máximo. Como señalan Basílico, Mallo y Laufer: “El legislador al modificar la ley, ha justificado el incremento de la pena en el mayor riesgo de daño que implica la conducción de un automotor en las condiciones previstas en la norma y en la pluralidad de los resultados causados” (Basílico, Mallo y Laufer, 2018, p. 104).

Cada uno de estos presupuestos, agravantes que estipulo la nueva ley, los desarrollaremos en lo sucesivo y como veremos engloban una serie de situaciones que antes no se encontraban reguladas, por lo que se generaban en torno a las mismas muchas discusiones doctrinarias y jurisprudenciales, la cuales vinieron a poner certeza, sobre la materia.

1.El conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima.

Esta agravante aumenta la pena al conductor que provoca un homicidio o lesión causado con un vehículo con motor en forma culposa, y que el mismo se haya dado a la fuga o no intentase socorrer a la víctima, siempre y cuando no incurriera en la conducta prevista por el artículo 106 del Código Penal, esto es abandono de persona. Si bien la reforma es reciente, la doctrina se ha referido a las mismas así Tazza al referirse a esta agravante señala:

En consecuencia la norma establece una premisa básica, consistente en la causación de una muerte por parte de un conductor que ha manejado en forma imprudente, negligente o antirreglamentariamente un vehículo con motor y que se haya dado a la fuga, es decir haya escapado del lugar del hecho, o no haya intentado socorrer a la víctima, esto es, brindarle los primeros auxilios u ocuparse de su situación. Y ello siempre y cuando no se dieran los requisitos del delito de abandono de persona previsto por el artículo 106 del Código Penal. Esta última parte del texto representa una especie de relación de subsidiariedad expresa y restringida exclusivamente a aquel ilícito consistente en el abandono seguido de muerte, es decir -según nuestra concepción-, la previsión legal del último párrafo del artículo 106 del Código Penal que sanciona dicha consecuencia con una pena de cinco a quince años de prisión (Tazza, 2018, T. I, p. 146).

En cuanto a la fuga por su parte Boumpadre, señala que:

Lo que la ley pretende, seguramente, es que el autor del hecho permanezca en el lugar una vez producido el accidente de tráfico pensando, no sólo en lograr que se determine con mayor facilidad y precisión la autoría del hecho sino en la propia situación de la víctima, quien podría recibir del propio autor socorro inmediato evitándose, de ese modo, mayores riesgos de muerte. Si el autor se fuga, no sólo deja a la víctima materialmente desamparada sino que infringe, además de una norma jurídica impositiva, una elemental norma de solidaridad que pone de manifiesto un desprecio hacia la vida o la integridad física de los demás. La norma no busca –directamente y en forma inmediata- el auxilio de la víctima, ya sea que fuere prestado por el propio generador del accidente o por un tercero en demanda de éste, sino que el autor no se ausente del lugar en el que ocurrió el accidente, nada más que eso, sin ninguna otra finalidad. El auxilio a la víctima implica

otra exigencia que se independiza de la situación de fuga (son dos circunstancias conductuales diferentes y autónomas), pero tampoco dejan de estar vinculadas muy estrechamente, pues la fuga del lugar del hecho siempre habrá de provocar, aunque fuere mínimamente, una situación de desamparo de la víctima. No obstante ello, la sola fuga del lugar es suficiente para la aplicación de la mayor penalidad. (Boumpadre, p. 71/72)

Por lo que podemos concluir respecto a esta agravante, que el conductor, lo comete cuando escapa del lugar del hecho o no presta el auxilio debido a la víctima, agravando la salud y situación en que fue puesta la víctima por el propio autor del hecho.

2. Conducir bajo los efectos de estupefacientes y alcohol.

Por estas causales el delito culposo se agrava también cuando el conductor de un vehículo con motor haya causado una muerte o lesión y lo ha hecho, estando bajo efectos de estupefacientes o alcohol.

Para que se configure esta agravante, conforme los señala Tazza, deben darse dos requisitos: “En primer término el sujeto activo debe haber causado una muerte por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor. Y en segundo lugar que el accidente se haya causado como consecuencia del manejo bajo los efectos de sustancias estupefacientes” (Tazza, 2018, p. 148).

Este mismo autor, señala en su obra un punto importante a tener en cuenta, para que se configure el delito y se pueda hacer penalmente responsable a un conductor por los delitos tipificados en los artículos 84 bis. y 94 bis., el cual refiere que: “Cuando la norma exige que la conducción haya sido “antirreglamentaria”, quiere decir que la muerte sucede como consecuencia directa y causal derivada de esa infracción y no por cualquier circunstancia antirreglamentaria” (Tazza, 2018, T. 1, p. 149). Con ello el autor hace referencia, que no solo es suficiente que se acredite que el sujeto activo manejaba de manera antirreglamentaria, porque lo hacía abajo los efectos de estupefacientes o bajo los efectos del alcohol, sino que será necesario acreditar, bajo las debidas causas de imputación objetivas, que debido a esa conducción y como consecuencia de estar bajo dichos efectos, el autor ha ocasionado un accidente que provoca la muerte o lesión física de la víctima.

Los autores Basílico, Mallo y Laufer, señalan respecto de la agravante de conducir bajo los efectos de estupefacientes los siguiente:

“Aquí se prevé la situación en que el conductor del vehículo con motor haya causado la muerte del sujeto pasivo, resultando necesario para la configuración del tipo que el sujeto activo

se encuentre bajo los efectos de estupefacientes, entendidos como los conceptualiza el art. 77 del CP. Recordemos que las sustancias estupefacientes son aquellas que generan dependencia física o psíquica y que son las de talladas en las listas que el Poder Ejecutivo Nacional actualiza y elabora. En cualquier caso, estas sustancias deben haber provocado en el agente activo efectos en su psiquis que hayan sido el factor determinante del accidente de tráfico. No será suficiente para la concurrencia de la agravante la simple ingesta o el consumo de estas sustancias, sino que es necesario que, al momento del hecho, el sujeto activo "estuviese bajo los efectos de estupefacientes". Ello significa entonces que por el influjo de estas sustancias se haya alterado negativamente la capacidad de conducción del agente activo, pudiendo ser su atención, su concentración, sus reflejos, entre otros. Será entonces fundamental la influencia que la impregnación del tóxico ha tenido en el sujeto activo que llevaba adelante la conducción" (Basílico, Mallo y Laufer, 2018, p. 106).

Por su parte Riquert, afirma respecto a estos agravantes que: "En relación con el punto, claro está que debe acreditarse a través de la prueba correspondiente que el consumo de estupefacientes o el elevado grado de impregnación alcohólica en el agente tuvieron directa incidencia en el delito cometido, para tener por configurada la agravante" (Riquert, 2018, p. 651).

Lo que se puede apreciar, es que estas agravantes tienen el objetivo, que todo conductor, de un vehículo con motor lo debe conducir, con todos sus sentidos, vista, reflejos, etc., bien atentos, sin ninguna disminución de los mismos, que pueden ser disminuidos por la ingesta de alcohol o de estupefaciente.

Ahora bien, se puede afirmar que un conductor estaría conduciendo antirreglamentariamente un vehículo con motor, respecto a estos agravantes, según los límites que el Código Penal establece cuando se acredite que el conductor, se encontraba manejando con un nivel de alcoholemia igual o superior a 500 miligramos por litro de sangre en el caso de transporte público, de 1 gramo por litro de sangre en el transporte privado.

En lo que respecta a lo que se debe entender por estupefacientes Boumpadre señala al respecto:

El tipo penal requiere que el conductor del vehículo con motor haya causado la muerte de una persona, mientras se encontraba bajo los efectos de estupefacientes, es decir aquellas sustancias que, según prescribe el artículo 77 del Código penal, son susceptibles de producir dependencia física o psíquica y que se encuentran incluidas en las listas que

se elaboran y actualizan periódicamente por el PEN. El texto legal no hace mención a los psicotrópicos u otras sustancias que actúan sobre el sistema nervioso central, pero, no obstante esta omisión, en modo alguno quedan excluidas de la normativa, pues es en el propio artículo 77 antes citado en donde estas sustancias quedan comprendidas por la noción de estupefaciente, aun cuando entre dichas sustancias puedan existir ciertas diferencias desde el punto de vista científico. Por lo tanto, quedan incluidas en el tipo legal tanto los estupefacientes (cocaína, marihuana, morfina, etc.), como los psicotrópicos (sustancias naturales o sintéticas, cuya prohibición se encuentra sometida a un listado de la autoridad de aplicación, por ej. anfetamina, talidomida, pseudoefedrina, testosterona, tiletamina, entre otras, según prescripción de la Ley 19.903) y los psicofármacos (productos farmacéuticos, que se emplean generalmente en enfermedades mentales, por ej. dopamina).” (Boumpadre, I, p. 76/77).

Por lo que podemos concluir, que para que se pueda imputar la responsabilidad penal bajo estos agravantes, debe probarse los siguientes puntos: a) que el sujeto activo, mediante la conducción antirreglamentaria de un vehículo con motor, provoque la muerte o lesión de una persona; b) que se acredite que conducía bajo los efectos de estupefacientes o el alcohol y c) que el accidente que provoco el resultado lesivo, sea consecuencia directa, de que el sujeto conducía bajo los efectos de los estupefacientes o alcohol.

3. Conducir a exceso de velocidad.

Este agravante aumenta la pena, cuando la muerte o lesión se produce como consecuencia directa de manejar un vehículo con motor a más de 30 kilómetros (por hora) por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho.

En este punto el legislador como vemos estableció un límite de velocidad para que se configure la agravante, pero su determinación va a depender del lugar del hecho, por lo que para ello debemos recurrir a las leyes complementarias, que determinen las velocidades permitidas. Así lo deja en claro Boumpadre al referirse, a que ley se debe requerir: “En Argentina rige la Ley Nacional de Tránsito No. 24.449 116, con su modificatoria Ley de Tránsito y Seguridad Vial No. 26.363/2008 117, aplicable en todo el territorio nacional y, tratándose la normativa que estamos comentando de una ley penal en blanco, debemos necesariamente remitirnos a la mencionada ley nacional para determinar los límites de velocidad e integrar el tipo penal” (Boumpadre, I, p. 94).

De esta manera para complementar esta agravante se debe recurrir a la Ley Nacional de Tránsito, la cual en sus artículos 51 y 52 establece los límites de velocidad permitidos⁵.

Según los autores Básilico; Mallo, y Laufer, refieren respecto a este agravante que:

“La norma, a primera vista, se muestra obvia, pues no podemos dejar de mencionar que el exceso de velocidad permitida siempre se considera como una conducta imprudente. La distinción entre la infracción penal y la administrativa será el resultado exigido por la norma penal, entendiendo que la infracción o falta administrativa se provocará por el simple hecho de sobrepasar la velocidad permitida. Ahora bien, más allá de mostrarse en parte innecesaria la misma, podemos decir que al menos se ha determinado un concreto límite a los excesos de velocidad en general; evitándose así problemas de interpretación contradictoria ante las diversas normativas administrativas locales que fijan las velocidades permitidas. Al tratarse de una norma de tipo abierto, es necesario recurrir a otra normativa que la complete, permita su aplicación al completarse el tipo. Las variables son muchas, dependiendo de las zonas-urbana o rural-, del tipo de vehículo con motor límites de velocidad especiales, entre otros. En concreto, para que la agravante pueda ser aplicada, deberá constarse entonces que se condujo a una velocidad mayor a la permitida -común mínimo de 30 km de exceso-en el lugar concreto del hecho. Ello obviamente nos hace pensar en los problemas procesales vinculados a la prueba que esta agravante puede

⁵ Artículo 51. — VELOCIDAD MAXIMA. Los límites máximos de velocidad son:

a) En zona urbana:

1. En calles: 40 km/h;
2. En avenidas: 60 km/h;
3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos;

b) En zona rural:

1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;
2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;
3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;
4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;

c) En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;

d) En autopistas: los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h;

e) Límites máximos especiales:

1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h;
2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;
3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento;
4. En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.

Artículo 51. — LIMITES ESPECIALES. Se respetarán además los siguientes límites:

a) Mínimos:

1. En zona urbana y autopistas: la mitad del máximo fijado para cada tipo de vía;
2. En caminos y semiautopistas: 40 km/h, salvo los vehículos que deban portar permisos, y las maquinarias especiales;

b) Señalizados: los que establezca la autoridad del tránsito en los sectores del camino en los que así lo aconseje la seguridad y fluidez de la circulación;

c) Promocionales: para promover el ahorro de combustible y una mayor ocupación de automóviles, se podrá aumentar el límite máximo del carril izquierdo de una autopista para tales fines.

generar, pues la misma se presenta como una presunción iure et de iure que deja a un lado el análisis de relación causal entre el exceso de velocidad y el resultado” (Básilico; Mallo, y Laufer, 2018, p. 109).

Analizados los conceptos vertidos por la doctrina, podemos concluir, que se deberá analizar en el caso concreto, si el sujeto activo, conducía su vehículo con motor a más de 30 kilómetros de lo permitido en el lugar del hecho. En cuyo caso, si de las pruebas periciales obtenidas se puede determinar dicho exceso de velocidad, será suficiente para dar por comprobado la configuración de este agravante.

4. Conducir estando inhabilitado para hacerlo por resolución de autoridad competente.

Este agravante es claro, se configura cuando el sujeto activo, en el momento de que ocasiona el resultado típico por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria, se encontraba de antemano, inhabilitado para conducir vehículo con motor.

Siguiendo a los autores Básilico; Mallo, y Laufer, respecto a esta agravante señalan que:

“En ese caso, vemos una agravante que aparenta ser una falta o desobediencia administrativa, pero no lo es, pues se tipifica como un delito culposo que requiere como resultado la muerte-o lesión-de una persona. Esta agravante se muestra como una de las más complejas de analizar sin criticarla. Pues el delito no se produce por conducir sin estar habilitado sino que busca penar a aquellos que manejan un vehículo con motor de manera negligente, imprudente o antirreglamentaria. Nos enfrentamos entonces a una falta administrativa devenida en delito, con sanción de prisión y de modo agravado, que solo intenta justificar la aplicación de más pena. Entendemos que la agravante será aplicada a aquellos que por inhabilitación decretada por autoridad competente no podían conducir, dejando fuera de la agravante a quienes no conducían por cualquier otro motivo que no fuera la orden judicial. Desde una perspectiva de la política criminal, nos cuesta comprender el objetivo de esta agravante. Entendemos que se trata de desobediencia a una orden judicial, sin incidencia sobre el injusto, provocando que no tenga una razonable justificación desde ese aspecto. Es por ello que la mayor penalidad para este tipo de situaciones no se muestran coherentes desde el punto de vista jurídico-penal, pues si nos basamos en la "peligrosidad" para el bien jurídico, no se advierte cuál es la mayor peligrosidad para la vida o la integridad física de las personas, salvo que el bien jurídico que se pretende proteger sea otro -seguridad vial o a la propia autoridad competente- (Básilico; Mallo, y Laufer, 2018, p. 109/110).

Pero como sostiene Tazza, se puede configurar esta agravante también en otra situación, por lo que dicho autor expresa:

Sin embargo, entendemos que la normativa contempla también el supuesto de quien no se encuentra habilitado para hacerlo por no haber cumplido con las exigencias y trámites correspondientes como para adquirir la autorización para conducir, y también los casos

de quien conduce un vehículo automotor para el cual no está autorizado por referirse la pertinente habilitación a otro tipo o clase de vehículos con motor, como por ejemplo quien está habilitado para conducir automotores y se encuentra conduciendo un camión (Tazza, 2018, T. I, p. 151).

Podemos concluir respecto a esta agravante, que la misma se configura cuando el sujeto activo al momento del hecho se encuentra desobedeciendo una orden judicial por la cual se le prohíbe conducir vehículos con motor o bien no se encuentra habilitado para hacerlo.

5. Al conducir se violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular.

En doctrina los autores Básilico, Mallo, y Laufer, respecto a este punto señalan que: “La agravante aquí analizada, tiene vinculación directa con la Ley Nacional de Tránsito 24.449, la cual en su art. 44 establece las normas vinculadas a las vías con semáforos. Cualquier violación a esas normas, será una infracción administrativa pero que a partir de esta modificación, también tiene como consecuencias penales siempre que derive en un resultado mortal o lesivo para terceros (Básilico, Mallo, y Laufer, 2018, p. 110).

Por su parte Riquert, expone que: “La presente circunstancia agravante no tiene razón de ser, dado que supone una doble punición en relación con lo consignado en el primer párrafo del artículo comentado. Ello así porque las conductas señaladas no dejan de constituir una conducción negligente o antirreglamentaria, sancionadas por la ley de tránsito 24.449 y sus modificatorias. Más específicamente, en el artículo 77, inciso 3, apartados o) y w) se considera falta grave: "o) La conducción de vehículos sin respetar la señalización de los semáforos" y "w) La conducción de vehículos a contramano (Riquert, 2018 p. 653).

Esta agravante en síntesis podemos afirmar que implica que se la conducción de un vehículo con motor se realice de manera imprudente, negligente o antirreglamentaria, por no observar la señalización de un semáforo o las señales que indican el sentido de circulación vehicular.

6. Cuando se dieren las circunstancias previstas en el artículo 193 bis. del Código Penal.

Respecto a esta agravante, coincido con los autores Básilico, Mallo, y Laufer, que refieren que: “Las denominadas "picadas" son y han sido un problema para la seguridad del tráfico, pues la constante preocupación de la sociedad respecto del fenómeno y los accidentes que se ocasionan con motivos de estas competencias prohibidas, fueron creciendo a lo largo del tiempo” (Básilico, Mallo, y Laufer, 2018, p. 111). Lo cual fundamenta su implementación como agravante de la figura básica de homicidio o lesión culposa, ocasionada por la conducción de un vehículo con motor.

De esta manera los artículos 84 bis., y 94 bis., realizan una remisión al artículo 193 bis., para que se configure esta agravante. Por lo que es conveniente transcribir el mismo:

Artículo 193 bis. - Será reprimido con prisión de seis (6) meses a tres (3) años e inhabilitación especial para conducir por el doble del tiempo de la condena, el conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo con motor, realizadasin la debida autorización de la autoridad competente. La misma pena se aplicará a quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilite su realización por un tercero mediante la entrega de un vehículo con motor de su propiedad o confiado a su custodia, sabiendo que será utilizado para ese fin. (*Artículo sustituido por art. 5° de la [Ley N° 27.347](#) B.O. 6/1/2017*).

En este artículo se ve configurado otro delito de tránsito especial, que se encuentra tipificado en el Capítulo II de nuestro Código Penal dentro de los delitos contra la seguridad del tránsito y de los medios de transporte y de comunicación. Por dicho artículo se pena en primer lugar 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 con motor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente. Y por otro lado se pena al organizador o promotor de la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilite su realización por un tercero mediante la entrega de un vehículo con motor de su propiedad o confiado a su custodia, sabiendo que será utilizado para ese fin.

Respecto a esta circunstancia calificante, Riquert expresa que: “lo que tal tipo penal -pese a su ubicación sistemática- busca proteger es la vida y la integridad física de las personas. Ello nos lleva necesariamente a concluir que, de confluir ambos supuestos, estaríamos ante un nítido caso de concurso aparente de leyes por especialidad, que tiene lugar cuando

un tipo penal contiene todos los elementos constitutivos de otro con el cual entra en conflicto, pero presenta una característica adicional -en este caso, la causación de la muerte- (Riquert, 2018, p. 654).

Por lo que a modo de conclusión respecto a esta agravante, podemos concluir que se configura cuando se produce el resultado típico de muerte o lesión en momentos que el sujeto activo, participaba con la conducción de su vehículo con motor en una prueba de velocidad o de destreza, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente.

7. Conducir con culpa temeraria.

Aquí para agravar la conducta de un sujeto que ocasiona la muerte o lesión de una persona, por la conducción culposa de un vehículo con motor, nuestros legisladores recurrieron a un término, que no lo definen como es la culpa temeraria, por lo que para su entendimiento es necesario recurrir a nuestra doctrina. Así respecto a este agravante Boumpadre refiere que:

En una palabra, el concepto de culpa temeraria viene a ser –como antes se dijo- un concepto jurídico indeterminado, de carácter normativo, abarcativo de todas las demás formas de culpa previstas en el 2do. párrafo del art. 84 bis del Código penal. Por lo tanto, por un lado será el Ministerio Público el encargado de aportar al proceso los elementos de prueba de la conducción del vehículo con motor “con culpa temeraria” (constancia del test de alcoholemia, toma fotográfica del automóvil, el acta en la que conste el exceso de la velocidad, testimonios, etc.) y, por otro lado, será el juez quien decida, a través de un juicio de valoración *ex post*, tener por acreditado o no en el proceso respectivo la concurrencia de este elemento agravatorio del delito. Como se ve, este novedoso factor de agravación del homicidio y las lesiones imprudentes, implicará más problemas que soluciones en la determinación de la hipótesis legal. Como dijimos, una fórmula innecesaria e inútil. Pero, una cosa más debe quedar en claro: culpa temeraria no significa conducta dolosa (ni siquiera eventual). Como ya se dijo, temeridad equivale a imprudencia grave, en suma, a culpa. Causar la muerte de una persona conduciendo un automotor con culpa temeraria, no es más que un homicidio culposo agravado por la concurrencia de una forma especial de culpa, la culpa temeraria. Esta ha sido la decisión del legislador, no solo por haber introducido la fórmula en el ámbito del homicidio y las lesiones culposas, sino por la menor penalidad que presenta con respecto al homicidio y a las lesiones dolosas (Boumpadre, I, p. 108/109).

Por su parte Riquert, hace referencia respecto a esta agravante que: “La temeridad como adjetivante de la imprudencia resulta ser un concepto jurídico sumamente impreciso, que carece de contornos definidos. Recuerda Bacigalupo que el Tribunal Superior Español plasma sobre el punto una noción repite habitualmente en sus sentencias, cuando afirma que la culpa e imprudencia es temeraria cuando supone "un olvido total y absoluto de las

más elementales normas de previsión y cuidado" (STS 15/1/90), poniendo de relieve que cada tribunal define caso por caso cuando se dan estos presupuestos (Riquert, 2018, p. 655)".

Para finalizar en el desarrollo de esta agravante los autores Basílico, Mallo y Laufer, en su obra hacen referencia a que:

En este caso, la agravante que nos trae la modificación del artículo nos enfrenta con un concepto de difícil interpretación: la culpa temeraria. Vale recordar que este tipo de culpa había sido incorporado en el Anteproyecto de Código Penal de 2014, solo en los delitos contra la vida, y como un intento de introducir la idea de culpa temeraria, en medio del dolo y la culpa, evitándose de ese modo la utilización desmedida en los casos culposos del dolo eventual. Cabe destacar que el concepto de culpa temeraria se caracteriza por su indeterminación y al contener un componente subjetivo provoca que pensemos inmediatamente en un obrar doloso. Recordemos que el tipo penal introduce el elemento de "conducción con culpa temeraria" y no habla de "conducción temeraria", lo que si podría llevarnos a la confusión con el obrar doloso. Gran parte de la doctrina ha entendido a la expresión "temeridad" como una de las formas más graves de la culpa, encontrándose ubicado como un elemento subjetivo dentro de la categoría dogmática de la culpabilidad. Debemos entonces entender "temeridad" como una grave infracción de las normas de cuidado. En ese escenario, creemos entonces que en el caso de la conducción con culpa temeraria no se tratará de una violación a una regla de la conducción -por ejemplo, el exceso de velocidad ya está específicamente tipificado- sino que deberá ser una conducta con mayor gravedad al momento de violarse el deber de cuidado exigido. Ahora bien, cuáles son esas conductas, no las sabemos, pues quedará en manos del juez determinarlas. En concreto, podemos decir que las diferencias deberán ser analizadas en cada caso en particular, aunque ello nunca podrá llevarnos a pensar en que nos enfrentamos a una conducta dolosa, sino que será una forma especial de culpa. La decisión del legislador de incluirlo aquí es decir, en la parte culposa del homicidio de las lesiones-colabora con esa teoría y se refuerza con la menor penalidad que tienen las figuras respecto de las dolosas normas de cuidado (Basílico, Mallo y Laufer, 2018, p. 111/112).

En conclusión, en virtud de lo que se desprende de las afirmaciones desarrolladas por la doctrina respecto de este concepto indeterminado que se presenta como culpa temeraria, podemos afirmar que la misma se presenta como un agravante de las figuras de homicidio culposo y lesiones culposas por la conducción de un vehículo con motor, la cual deberá ser valorado por cada operador judicial.

8. Cuando fueren más de una las víctimas fatales o lesionadas.

Ahora se examinará la última agravante, la cual podemos afirmar que no es una novedad en materia legislativa, ya que la misma se encontraba en nuestro Código Penal, por la ley 25.189. La diferencia que establece la ley 27.347, es que aumenta la escala penal. En cuanto a los requisitos para que se configure esta agravante, Boumpadre, refiere que:

En suma, la agravante concurre cuando el conductor ha provocado la muerte de dos o más personas, sin que para ello tenga alguna incidencia que el hecho se haya consumado conduciendo el automotor con exceso de velocidad, bajo la influencia de tóxicos o bebidas alcohólicas, no respetando las señales de tránsito, etc. Es suficiente con la pluralidad de resultados, pero la concurrencia de dos o más agravantes no multiplica la penalidad, sino que la gravedad del hecho habrá de medirse con arreglo a la escala penal de la nueva disposición penal (Boumpadre, 2018, p. 110).

Por su parte los autores Basílico, Mallo y Laufer, en su obra señalan respecto a la misma que:

Por último, la agravante aquí analizada no es novedosa, pues había sido ya prevista con anterioridad que con un resultado plural de víctimas se agravaría la pena de la figura básica. Lo único que resultó diferente es que el agravamiento de la pena, con la reforma, ha aumentado. En definitiva, la agravante requiere para su configuración que el conductor de un vehículo con motor haya provocado la muerte de dos o más personas, sin que ello tenga incidencia en que haya sucedido manejando con exceso de velocidad o alcoholizado o sin respetar las señales de tránsito, pues la concurrencia de agravantes en nada multiplica la penalidad (Basílico, Mallo y Laufer, 2018, p. 112).

Por último, Riquert, respecto a esta agravante remarca que: “Para finalizar, habremos de resaltar que la pluralidad de víctimas fatales torna innecesaria la acreditación de cualquier otro de los extremos aludidos en segundo párrafo de la norma que venimos comentando, constituyendo, tal como está redactado, presupuesto suficiente para la aplicación de la punibilidad agravada (Riquert, 2018, p. 656).

Queda claro que esta agravante se cumple cuando en la investigación penal quede debidamente probado la pluralidad de víctimas, lo cual demuestra el mayor daño ocasionado por el sujeto activo. Cuando referimos a la prueba, estamos haciendo referencia a que el Ministerio Público Fiscal deberá probar que existieron varias víctimas, es decir más de una, ya sea lesionadas físicamente o fallecidas. Por lo que podemos concluir en que, queda configurada el agravante por la simple acreditación de pluralidad de víctimas.

09. Análisis de jurisprudencia referido a los nuevos agravantes.

Es importante también referirnos, como la jurisprudencia ha aplicado estos agravantes en los casos concretos que han tenido que resolver. Así como un primer caso para analizar, podemos hacer referencia a la causa Expte. N° 27891/18 Interno del Tribunal N° 9351, caratulado: "López Ramón Agustín P/ Homicidio culposo con un vehículo automotor doblemente agravado por darse a la fuga y no socorrer a la víctima y lesiones culposas doblemente calificadas por darse a la fuga y no socorrer a la víctima en concurso ideal -

goya" de trámite Tribunal Oral Penal de Goya. En dicha causa el Tribunal consideró probado que:

“El día 24 de febrero de 2018, a la hora 9:00 hs, por Ruta Nacional N°12, en sentido de circulación Sur a Norte, circulaba el encausado RAMON AGUSTIN LOPEZ, en sentido Sur Norte conduciendo un automóvil marca Volkswagen, modelo Gold Trend, 1.6 de color gris oscuro, dominio IJP036, de 5 puertas, circulaba de manera incorrecta y peligrosa, y al llegar a la altura del Km 789,5 embiste con su extremo delantero derecho contra la parte trasera de la bicicleta, en la que se trasladaban los menores Juan Carlos Pereyra y Leandro Nahuel Martínez. A consecuencia del obrar imprudente de AGUSTIN LOPEZ RAMON y del impacto al resultar despedidos luego de ser embestidos, resulto el fallecimiento de Juan Carlos Pereyra por traumatismo de craneano con otorragia izquierda, politraumatismo. Heridas cortantes en región escapular izquierda quien y lesiones leves de Nahuel Martínez, consistentes en: “...Escoriaciones múltiples, Fractura costal. Traumatismo torácico. Luego de protagonizar el siniestro vial Ramón López, continuó su marcha, evadió y no prestó el auxilio ni la asistencia debida a la víctima lesionada (sobreviviente) se dirigió a su domicilio”.

Ante dicho hecho el Tribunal consideró que:

“El delito se caracteriza, entonces, por la ocurrencia de un resultado que se produce como consecuencia de una particular forma de realización de una acción –que no se halla vedada en si- que presupone por parte del agente la violación de un deber de cuidado, quien crea con su conducta un riesgo prohibido, previsible y evitable. Tradicionalmente se ha entendido que los comportamientos culposos se pueden reducir a dos modalidades: la imprudencia y la negligencia, entendidos como un obrar que lleva consigo un peligro y una falta de precaución o indiferencia por el acto que se realiza, respectivamente. Entonces, mientras que el negligente no hace algo que la prudencia indica hacer, el imprudente realiza un acto que las reglas de la prudencia indican no hacer. En las actividades legisladas, como el caso que nos ocupa, es la propia ley la que fija las pautas para determinar si una conducta es violatoria de un deber de cuidado. Entonces, resulta indispensable abreviar de la normativa vigente en la materia a fin de determinar si el imputado generó con su accionar un riesgo prohibido que, finalmente, se materializó en el resultado típico, encontrándonos con las reglas impuestas por la Ley Nacional de Tránsito (Ley N° 24.449, vigente en la Provincia por la adhesión efectuada mediante la Ley Provincial N°5037, como así también el Municipio de esta localidad (informe de fs. 257)”.

Delineado entonces el alcance de las normas que reclaman aplicación, se aprecia el correlato existente entre la conducta desplegada por el imputado LOPEZ y el resultado

típico que esta figura penal reprime: RAMON AGUSTIN LOPEZ imprudentemente sin prestar la debida atención y cuidado en la conducción, omitió realizar las maniobras precautorias de adelantamiento correspondientes-conducía un automóvil Volkswagen Gold, de color gris oscuro, dominio colocado IJP-036, por Ruta Nacional N° 12, en sentido de circulación Sur a Norte, y a la altura del Km. 789,5, en inmediaciones de la estación de servicios “El Zorzalito”, ubicada al sur de esta ciudad de Goya (Ctes.); embistiendo así con el extremo delantero derecho del automotor detallado, a la parte posterior (a la altura de la rueda trasera) de una bicicleta de color roja que se desplazaba en idéntico sentido y sobre el costado derecho de la calzada, y en la que se trasladaban los menores Leandro Nahuel Martínez y Juan Carlos Pereyra, López huyó del lugar, sin prestar auxilio a la víctima sobreviviente, Nahuel Martínez”.

“Las reglas de la prudencia, plasmadas en la ley que rigen el tránsito vehicular transcritas precedentemente, le indicaban que: tendría que haber reducido de forma significativa la velocidad y cerciorarse del tránsito existente en la zona, generando así un riesgo antijurídico que se materializó en el resultado típico, ya que de haber prestado la debida atención, debió disminuir la velocidad, frenar, o efectuar una maniobra para evitar el impacto, pero así no lo hizo sino que, por el contrario continuo su marcha sin siquiera detenerse a prestar auxilio en momentos posteriores al impacto lo que me lleva a atribuir completamente la culpa de éste”⁶.

Por estos razonamientos expuestos el Tribunal consideró al causante como autor responsable del delito de homicidio culposo con un vehículo automotor doblemente agravado por darse a la fuga y no socorrer a la víctima y lesiones leves culposas doblemente agravadas por darse a la fuga y no socorrer a la víctima - en concurso ideal (arts. 84 bis, 2° párrafo 1ra cláusula, 94 y 54 del c.p.), en carácter de autor (art. 45 del c.p.), y condenarlo a la pena de tres años de prisión de cumplimiento e inhabilitarlo para la conducción de vehículos automotores por el término de siete años. (art. 84, del código penal). En esta causa podemos ver como la jurisprudencia, aplica al caso concreto, la nueva normativa implementada por la ley 23.347, específicamente por considerar al autor del hecho penalmente responsable del delito de homicidio culposo con un vehículo automotor doblemente agravado por darse a la fuga y no socorrer a la víctima y lesiones leves culposas doblemente agravadas por darse a la fuga y no socorrer a la víctima - en

⁶ Expte. N° 27891/18 Interno del Tribunal N° 9351, caratulado: "López, Ramón Agustín P/ Homicidio culposo con un vehículo automotor doblemente agravado por darse a la fuga y no socorrer a la víctima y lesiones culposas doblemente calificadas por darse a la fuga y no socorrer a la víctima en concurso ideal - goya" de trámite ante el Tribunal Oral de Goya, provincia de Corrientes.

concurso ideal, conducta descrita en el art. 84 bis, 2º párrafo 1ra cláusula, del nuestro Código Penal.

Así también, para ver como los jueces aplican esta nueva normativa, resulta de interés mencionar la resolución judicial que dictó el Primer Juzgado Correccional de la provincia de San Juan, en la causa N° 85569/19, caratulada: "C/ Araya Gonzalo Oscar S/Homicidio culposo (art. 84 c.p.) E/P de Carrizo, Nelson Javier". En dicha causa el Juez Correccional interviniente, resolvió ordenar el procesamiento con prisión preventiva de Gonzalo Oscar Araya Molina, por considerarlo autor responsable del delito Homicidio Culposo Agravado por Exceso de Alcohol en Sangre y Culpa Temeraria (art. 84 Segundo Párrafo del C.P.). El Juez del caso consideró probado que:

“20 de Julio del corriente año, alrededor de las 06,00 horas de la madrugada, en circunstancias en que el imputado de autos GONZALO OSCAR ARAYA MOLINA iba conduciendo en estado de ebriedad el automóvil Volkswagen Gol, dominio HGO 594, en compañía de ELIZONDO MELANI AYELEN; LOURDES BELÉN LEPEZ y RICARDO JAVIER FERNÁNDEZ, por Calle Sarmiento hacia el Oeste, del departamento Albardón, se cruza al carril contrario, circula en contramano varios metros y de esa forma choca de frente a una motocicleta GUERRERO GXR de 200 c.c., dominio A007WLY, conducida por NELSON JAVIER CARRIZO. Como consecuencia de tal violento impacto, CARRIZO pierde la vida en forma instantánea”.

Para resolver de esa manera el Sr. Juez Correccional consideró que:

Queda claro que la actividad que desarrollaba GONZALO OSCAR ARAYA -conducción vial - está debidamente reglamentada por la autoridad administrativa en la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, por la que en el caso en concreto le eran exigidas de manera imperativa al imputado, los siguientes recaudos estipulados en dicha norma”.

“la imprudencia de GONZALO OSCAR ARAYA, se vio reflejado en su obrar negligente y temerario, trasgrediendo todas las normas de tránsito que prohíben estas conductas violatorias y que desencadenó trágicamente con un resultado disvalioso, como es la pérdida de la vida del motociclista NELSON JAVIER CARRIZO, quien circulaba por su carril correcto de la Calle Sarmiento, pero en sentido contrario (hacia el Este) y que vio obstaculizado su sentido de circulación por encontrarse de frente a éste vehículo automotor conducido por ARAYA, tras haber sobrepasado previamente a otro automotor (patrulla) sin haber tomado la debida cautela para dicha maniobra y a alta velocidad.-

Puedo concluir que las normas antes analizadas y descritas, fueron mancilladas por la conducción groseramente imprudente, violatoria y temeraria del encartado GONZALO OSCAR ARAYA el día del funesto hecho, y que tras la intempestiva maniobra de sobrepaso a otro vehículo, prohibida por la zona en dónde la hizo, conforme reza la cartelera del lugar, adunado a que no se percató que por el carril contrario transitaba otro rodado en su correcto sentido y vía de circulación, Araya con notable Imprudencia se puso a circular en contramano en forme prohibitiva, para de esa manera impactar de frente a quien circulaba correctamente dicha arteria (motocicleta), por lo que tales conductas

imprudentes y temerarias, fueron el resultado de un cóctel letal; "ingesta de alcohol en forma desmedida, carencia de sentidos óptimos, maniobra de sobrepaso imprudente", todas al unísono fueron

directamente determinantes en el fallecimiento de Carrizo, quien se iba a trabajar el día en el que perdiera la vida, mientras otros, circulaban sin control en un rodado y careciendo el más mínimo sentido de responsabilidad. –

“Tales mancillamientos a la normativa exigible y al Deber Objetivo de Cuidado, generaron con su grosera e imprudente conducción la violación de las normativas viales que le exigían, mayor prudencia, no iniciar un sobrepaso y de hacerlo debía extremar todos los recaudos que taxativamente exige la norma, ver Art. 42 de la Ley 24449, - ver punto D - en consecuencia, Araya fustigó con su conducción vial varias normas de tránsito, violando el Deber Objetivo de Cuidado e Incrementando el Riesgo más allá de lo Tolerado, que se vio netamente reflejando en el resultado disvalioso - muerte -, es esto lo que me permite inferir que Ayara actuó con el agravante de "Culpa Temeraria"⁷.

Por lo que vemos que, en este caso, el Juez interviniente consideró que se encuentran debidamente probados en el accionar del causante los agravantes de Exceso del Alcohol en Sangre y Culpa Temeraria conforme reza el Art. 84 bis del Código Penal.

Por último, hacemos referencia a un hecho de tránsito que sucedió en la ciudad de General Roca, provincia de Río Negro y que fue juzgado por la Cámara Primera en lo Criminal del Poder Judicial de dicha provincia. Dicha Cámara en el Expediente nro. 8695-17, caratulado: “De Piano, Oscar Gabriel Cayetano P/ Homicidio culposo agravado”, condeno por unanimidad a Oscar Gabriel Cayetano De Piano, a la pena de cinco años y seis meses de prisión y más diez años de inhabilitación especial para conducir cualquier tipo de vehículo automotor por ser autor material y penalmente responsable del delito de homicidio culposo agravado por la conducción imprudente y antirreglamentaria de un vehículo automotor, conforme lo prescribe el artículo 84 bis., primero y segundo párrafo de nuestro Código Penal. En este caso se juzgó el actuar del procesado que el día 17 de enero de 2017, conducía su vehículo automotor, a una velocidad mayor que la permitida y con 3,2 gramos de alcohol en sangre, por la avenida Viterbori, a unos 220 metros al sur del llamado “paseo del Bicentenario”, de la ciudad de Roca, cuando impacta con su rodado, a la víctima Claudia Segura, que conducía una motocicleta de 110 cc. Como consecuencia de dicho impacto, se produce la muerte de la víctima. La Cámara consideró que se acreditó que Segura “circulaba en forma reglamentaria por la avenida Viterbori” y que “De Piano, con su conducta, traspuso el ámbito del riesgo permitido” por conducir

⁷ Primer juzgado Correccional de la provincia de San Juan, Causa N° 85569/19, caratulado: "C/ Araya Gonzalo Oscar S/Homicidio culposo (art. 84 c.p.) E/P de Carrizo, Nelson Javier".

habiendo ingerido alcohol en los niveles acreditados; por no mantener el control de su vehículo y por manejar con imprudencia, a exceso de velocidad, en violación a lo establecido por la Ley de Tránsito, entre otros fundamentos. En este caso la prueba y su análisis permitió que la Cámara calificara el hecho como homicidio culposo agravado por la conducción imprudente y antirreglamentaria de un vehículo automotor, con un nivel de alcoholemia superior a 1 gr. por litro de sangre; a una velocidad de más de 30 km/h por encima de la máxima permitida en el lugar (la máxima era de 60 km/h) y con culpa temeraria”, tal como lo establece el art. 84 bis (primer y segundo párrafos) del Código Penal.

10. Conclusión parcial.

Descriptos estos agravantes, que se establecieron por la ley 27.347, podemos concluir, como lo adelantáramos que vinieron a traer certezas en el ámbito de los delitos relacionados con el tráfico vehicular. Ello se debe al tipificar como agravantes, los supuestos de: a) Que el conductor se dé a la fuga o no intente socorrer a la víctima, b) Conducir bajo los efectos de estupefacientes y alcohol, c) Conducir con exceso de velocidad, d) Conducir estando inhabilitado para hacerlo por resolución de autoridad competente, e) Cuando se dieran las circunstancias prevista en el artículo 193 bis. del Código Penal, f) Conducir con culpa temeraria y g) Cuando fueren más de una las víctimas fatales o lesionadas. Como podemos ver esta descripción tan detallada realizada por parte los legisladores, contempla una seria de situaciones que antes de la reforma de 2017, no contenía nuestro Código Penal. Por lo cual consideramos que esta reforma fue positiva, porque ahora cada caso que se presente ante nuestros juzgados, como los planteados en el análisis jurisprudencial realizado, tendrá su tipificación y principalmente una pena mayor.

CONCLUSIÓN FINAL

En el desarrollo de este trabajo hemos puesto la atención en un tipo de delito, que como se demostró en la introducción no ha dejado de seguir creciendo en número, como son los delitos de tránsito, en especial los homicidios culposos y lesiones culposas por la conducción de un vehículo con motor. Por lo que, ante la gravedad de los mismos, nos preguntamos: ¿qué es lo que han hecho nuestros legisladores en materia penal, para sancionar a los responsables de estos delitos? Para dar respuesta a la misma, se procedió a realizar un análisis de como nuestra legislación penal describe, a estos delitos y que pena establece a los autores de los mismos. Así se partió de la regulación establecida por la Ley 25.189 y se culminó con la nueva Ley 27.347 del año 2017. Como punto común de ambas leyes, se puede concluir en que ambas agravaron la pena de estos ilícitos y la última como novedad estableció nuevos artículos como el art. 84 bis y el 94 bis, junto con una serie de nuevos agravantes. Hemos podido analizar y describir estos nuevos artículos implementados por nuestros legisladores en el año 2017, cuya tarea, en la redacción de estos artículos, podemos decir que por un lado fue acertada, ya que ha puesto punto final, a la discusión que se daba en doctrina y jurisprudencia, cuando se debían resolver hechos de tránsito en los que se presentaban estos calificantes como, conducir con exceso de alcohol en sangre o a alta velocidad. Antes de la reforma del año 2017, los mismos no se encontraban contemplados por nuestro código, por lo que parte de la doctrina entendió que en dichos casos podría encuadrarse el delito de homicidio simple con dolo eventual, tal cual sucedió en la Causa N° 695, “Cabello, Sebastian S/ Doble homicidio doloso en concurso ideal con Lesiones Leves dolosas” de trámite ante el Tribunal Oral N° 30 de la Capital Federal. Pero ante esta nueva tipificación que presentan los nuevos artículos 84 bis. y 94 bis., en las que se establecen como agravante el manejar bajo influencia de estupefacientes, del alcohol a exceso de velocidad etc., entiendo que ponen punto final a esta discusión doctrinal y jurisprudencial entre dolo eventual y culpa consciente, ya que al estar regulados los casos en los que se fundamentaba el dolo eventual, es que entiendo que debe recurrirse a las figuras culposas, en virtud del principio de legalidad consagrado en nuestra Constitución Nacional. Lo cual también se ve reflejado en la jurisprudencia analizada, en los que a pesar de haberse planteado en dichos casos la aplicación de la figura de delito de homicidio simple por dolo eventual, los jueces que fallaron ha optado por aplicar la figura de homicidio culposo agravado por la conducción de un vehículo con motor en base al nuevo artículo. Por ello se debe reconocer que la regulación realizada

por nuestros legisladores a través de la ley 27.347, ha sido un gran avance, atento su clara redacción y por la amplitud de los supuestos contemplados, mediante la implementación de los nuevos agravantes. Queda claro también que, otro punto interesante que tuvieron en cuenta los legisladores en esta ley, para disminuir la producción de estos hechos, es el aumento de pena, para los autores de estos hechos. Ello atento a que cuando estamos ante un hecho calificado conforme al artículo 84 bis. segundo párrafo del Código Penal, de homicidio culposo agravado por la conducción de un vehículo con motor, en la que se constata alguna de sus agravantes se ha aumentado la sanción penal, la que consiste en pena de tres (3) a seis (6) años de prisión, provocando en el autor de estos hechos una mayor consecuencia penal. Por lo que considero que la tarea realizada por los legisladores para sancionar a los autores de estos delitos, mediante la ley 27.347, ha sido muy loable, atento su redacción y al aumento en la sanción penal. Pero, por otro lado, se puede ver en virtud de las estadísticas, que la regulación penal de los mismos es deficiente a la hora de poder provocar un impacto en la sociedad para que los mismos disminuyan, por lo que refleja que la tarea de nuestros legisladores debe complementarse con tareas de concientización y reacondicionamiento de rutas y calles en todo el territorio argentino.

LISTADO DE BIBLIOGRAFÍA

1. Doctrina

- Cesano, J. D. y Comuñez, F. M (2015). *Homicidio y lesiones imprudentes en el tránsito vehicular*. (1º Edición) Buenos Aires, Argentina: Hammurabi.
- Terragni, M. A. (2015). *El Delito Culposo*. (3º Edición ampliada y actualizada) Santa Fe, Argentina: Rubinzal-Culzoni.
- Lascano, Carlos J. (h), (2005), *Derecho Penal Parte General*, (1º Edición – 1º Reimpresión), Ed. Advocatus.
- Boumpadre, J. E. (2000) *Derecho Penal Parte Especial*, Mario A. Viera Editor, T I.
- Creus, C. y Boumpadre, J. E. (2013) *Derecho Penal Parte Especial*, (7º E. actualizada y ampliada) Buenos Aires – Bogota Ed.: Astrea, T I.
- Omar Breglia Arias y Omar R. Gauna, Código Penal y leyes complementarias, Editorial Astrea, 2001, Tomo I, pg.747/748.
- Tazza, Alejandro, 2018, *Código Penal de la Nación Argentina Comentado*, Tomo I, Ruvinzal – Culzoni Editores.
- Zaffaroni, Eugenio R., Alagia, Alejandro y Slokar Alejandro, (Octava reimpression actualizada a diciembre de 2006) *Manual de Derecho Penal*, Editorial Ediar.
- Roxin, Claus, Derecho Penal, Parte General Tomo I.
- Bacigalupo Zapater, Enrique, Derecho Penal, 2004.
- Zaffaroni, Eugenio R., Manual de Derecho Penal. Parte General, Ed. Ediar, Buenos Aires, 2005.
- Tazza, Alejandro, Código Penal de la Nación Argentina Comentado, Tomo I, Ruvinzal – Culzoni Editores.
- López Barja de Quiroga, El delito imprudente en el Código Penal español de 1995, en “Cuadernos de Doctrina y Jurisprudencia Penal”, año 3 n° 4/5.1997, p. 376.
- Fontán Balestra, Carlos, (2008), *Derecho Penal: Parte Especial*, Decimoséptima edición, Buenos Aires, Abeledo Perrot.

- Básilico, Ricardo; Mallo, Patricia G. y Laufer, Pablo G., (2018) Los Homicidios Culposos, Primera Edición, Buenos Aires, Hammurabi.
- Riquert, Marcelo Alfredo (2018), Código Penal de la Nación, Comentado y Anotado, Tomo I, Primera Edición, Buenos Aires, ERREIUS.
- Boumpadre, Jorge, (2017) "Homicidio culposo agravado (Ley 27.347)", recuperado:
http://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/art._84_bis_homicidio_culposos_agravado_actualizado.docx_.pdf.
- Figari, Rubén E., (2017), "Ley 27.347 (arts. 84, 84 bis, 94, 94 bis, 193 bis del C.P.) Opiniones. Comparaciones: Críticas", Publicado en: DPyC2017 (junio) 22/06/2017, 3, Cita Online AR/DOC/1196/2017..

2. Legislación

- Art. 84 del Código Penal Argentino según Ley 25.189 (BO, 28/10/99).
- Art. 84 bis. del Código Penal Argentino según Ley 27.347(B.O. 6/01/17).
- Art. 84 bis. del Código Penal Argentino según Ley 27.347(B.O. 6/01/17).
- Ley de Tránsito Nacional nro. 24.449

3. Jurisprudencia

- Causa N° 695, "Cabello, Sebastian S/ Doble homicidio doloso en concurso ideal con Lesiones Leves dolosas" Tribunal Oral N° 30 de la Capital Federal.
- Causa N° 5000, "Cabello, Sebastián S/ Recurso de Casación" Cámara Nacional de Casación Penal Sala III.
- Excma. Cámara Segunda en lo Criminal, en los autos caratulados: "COLMAN ULBERTO S/ HOMICIDIO SIMPLE con DOLO EVENTUAL EN CONC. REAL -DOS HECHOS EN CONCURSO IDEAL CON LESIONES GRAVES Y LES. AGRAVADAS POR LA CONDUCCIÓN ANTIRREGLAMENTARIA DE UN VEHÍCULO AUTOMOTOR" -EXPEDIENTE N.º 394 – AÑO 2014 (de origen N.º 1098/13 Juzg. Inst. Correc. N.º 4 –Primera Circunscripción Judicial).
- CN CAS Penal., Sala III "Cabello, Sebastián s/recurso de casación".

- Tribunal Oral de Goya, provincia de Corrientes, Expte. N° 27891/18 Interno del Tribunal N° 9351, caratulado: "López, Ramón Agustín P/ Homicidio culposo con un vehículo automotor doblemente agravado por darse a la fuga y no socorrer a la víctima y lesiones culposas doblemente calificadas por darse a la fuga y no socorrer a la víctima en concurso ideal - goya".
- Primer juzgado Correccional de la provincia de San Juan, Causa N° 85569/19, caratulado: "C/ Araya Gonzalo Oscar S/Homicidio culposo (art. 84 c.p.) E/P de Carrizo, Nelson Javier".
- Cámara Primera en lo Criminal de Roca, Poder Judicial de la Provincia de Río Negro, Expediente nro. 8695-17, caratulado: "De Piano, Oscar Gabriel Cayetano P/ Homicidio culposo agravado".