

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
CARRERA DERECHO
P.E.T.A.E.N.G.**



TRABAJO DIRIGIDO

“DESGLOSE DEL ART 261 DEL CÓDIGO PENAL; HOMICIDIO, LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO TODA VEZ QUE EN SI MISMO CALIFICA TRES HECHOS DIFERENTES Y LA SANCIÓN NO ES RELATIVA A CADA UNO HOMICIDIO, LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS”

**POSTULANTE : CARLA ALEJANDRA QUIROGA PAREDES
TUTOR ACADEMICO : DR. CARLOS FLORES ALORAS**

LA PAZ – BOLIVIA
2017

DEDICATORIA

Este Proyecto a está dedicado con mucho amor y agradecimiento a mis queridos padres, por el apoyo brindado permanentemente y sobre todo en los momentos inciertos ya que gracias a su guía y respaldo pude culminar con esta etapa académica...



AGRADECIMIENTO

A la Universidad Mayor de San Andrés a todos y cada uno de los Docentes que fueron parte de mi formación académica.

A mis queridos papás y hermanos por el apoyo e incentivo constante.

A mi Tutor Dr. Carlos flores Lahore por el apoyo brindado con sus conocimientos para la culminación de este proyecto de grado.

RESUMEN

En los últimos tiempos los accidentes de tránsito protagonizados por conductores ebrios son cada vez más frecuentes con resultados fatales, que va desde una lesión personal hasta el penoso resultado de la pérdida de la vida.

La cuestión de estar bajo efectos de alcohol o estupefacientes es un agravante, no se lo puede considerar accidente de tránsito, porque el hecho mismo de conducir en estado de ebriedad se adecúa al dolo, ya que la intención y la conducta ya no son culposas, es decir la persona ya no puede decir que fue involuntario, no se puede llamar accidente a un hecho producido por el estado de ebriedad, Y la pena establecida por el Código Penal y el mismo Código de Transito y su Reglamento son generosas la misma que no va acorde a la gravedad del hecho.

El presente trabajo abordado bajo el paradigma socio crítico, conduce a la interrogante de: ¿Será que el rigor del Art. 261 del Código Penal Boliviano, al tener sustento punitivo se ve disminuido por carecer de políticas que coadyuven a la protección de la sociedad, más aun si la imprudencia de los conductores se refleja en las estadísticas de homicidios y lesiones graves y gravísimas en hechos de tránsito en las cuales la información sobre la mortalidad de víctimas múltiples en un solo hecho, fue el instrumento válido para determinar la responsabilidad penal de los autores?

El precepto legal omite desarrollar una interpretación sistemática de la vida humana, bajo principios y valores constitucionales, Declaraciones, Convenciones y Tratados Internacionales, que contribuya a la conciencia ética de nuestra sociedad.

INDICE

Pag.

RESUMEN

CAPÍTULO I DESGLOSE DEL ART 261 DEL CÓDIGO PENAL; HOMICIDIO, LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO TODA VEZ QUE EN SI MISMO CALIFICA TRES HECHOS DIFERENTES Y LA SANCIÓN NO ES RELATIVA A CADA UNO HOMICIDIO, LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS	1
1. 1. FUNDAMENTO O IMPORTANCIA	1
1.2. RELACIÓN ENTRE LO HUMANO Y LO MATERIAL	2
1.3. FACTORES CAUSANTES DE ACCIDENTES DE TRANSITO	3
1.3.1. Desconocimiento o incumplimiento de las reglas de tránsito.	3
1.3.2. Consumo de alcohol, medicamentos o drogas al manejar.	3
1.3.3. Conducir por muchas horas sin el descanso apropiado.	4
1.3.4. Conducir a velocidad excesiva.	4
1.4. DELIMITACION DEL TEMA	5
1.4.1. Delimitación Temática	5
1.4.2. Delimitación Temporal	5
1.4.3. Delimitación Espacial	5
1.5. JUSTIFICACIÓN	6
1.6. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	7
1.6. 1. Formulación del Problema	7
1.7. HIPOTESIS	7
1.8. OBJETIVOS	8
1.8.1. Objetivo General	8
1.8.2. Objetivos Específicos	8
1.9. MÉTODO Y TECNICAS DE INVESTIGACION	8
1.9.1. Tipo de investigación.	8
1.9.2. Diseño de la investigación	9
1.9.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.	9
1.9.4. Técnicas de procesamiento y análisis de datos	9

1.9.5. Fases Metodológicas	10
CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO	11
2.2. ANTECEDENTES	11
2.3. DERECHOS HUMANOS Y DIGNIDAD	13
2.3.1. Doctrina	18
2.4. MARCO CONTEXTUAL	22
2.4.1. Exposición de motivos del Código Penal Boliviano	22
2.4.2. Responsabilidad emergente del autor	25
2.5. MARCO JURIDICO	29
2.5.1. Medios de Prueba	36
2.5.2. Juez Contralor	37
2.5.3. Recursos	38
2.5.4. Oralidad	38
2.6. LEGISLACION COMPARADO	39
2.6.1. Código Penal de Paraguay	39
2.6.2. Código Penal Peruano	40
2.6.3. Código Penal de Chile	41
2.6.4. Código Penal de El Salvador	42
2.6.5. Código Penal de España	42
2.6.6. Código Penal de Guatemala.	44
2.7. NATURALEZA JURÍDICA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO	46
2.7.1. Teoría del delito	47
2.7.2. Tipicidad y Tipo	49
2.8. EL DOLO	50
2.8.1. Clases de dolo	50
2.9. LA AUTORÍA	52
CAPITULO III DIAGNOSTICO	54
3.1. JUSTIFICACIÓN	54
3.1.1. Razonamiento del tema	56
3.1.2. Elementos que Participan en la Incidencia de Accidentes de Tránsito	56
3.2. ACCIDENTES DE TRÁNSITO	57

3.2.1. Fases de los accidentes	57
3.2.2. Fase de percepción	58
3.2.3. Fase de decisión	59
3.2.4. Fase de conflicto	59
3.2.5. Posterior de la etapa de conflicto	60
3.2.6. Levantamiento de información en el sitio	60
3.2.7. Factores que influyen en los accidentes de tránsito	61
3.2.8. Ingestión de alcohol en los conductores	62
3.2.9. Iluminación de las vías	63
3.3. DISTRIBUCIÓN DE ACCIDENTES DURANTE EL DÍA	63
3.3.1. Apreciaciones complementarias	64
3.3.2. Elementos tradicionales de la responsabilidad civil	64
3.3.3. Seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito	67
3.4. SANGRE, ALCOHOL Y LÁGRIMAS Y ART. 261 DEL CÓDIGO PENAL BOLIVIANO	67
3.4.1. ¿Puede explicar el aparato que utilizan para saber en grado de alcoholemia?	68
3.4.2. La sanción de un conductor que infringió el Código de Transito y a su reglamento	69
3.4.3. Escala sancionable	70
3.4.4. Dolo Eventual	72
3.4.5. Conducción bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas, examen de alcoholemia	77
3.4.6. El "aumento indebido del riesgo" por la víctima, principio de proporcionalidad	78
3.4.7. Endurecer las penas	82
3.4.8. Arreglos de pago	82
3.4.9. Impunidad	83
3.4.10. Dolo eventual. Accidente de tránsito	84
CAPITULO IV PROPUESTA	86

CAPITULO IV PROPUESTA CONCLUSIONES RECOMENDACIONES	90
CONCLUSIONES	90
RECOMENDACIONES	90
BIBLIOGRAFIA	92
ANEXOS	

CAPÍTULO I

DESGLOSE DEL ART 261 DEL CÓDIGO PENAL; HOMICIDIO, LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO TODA VEZ QUE EN SI MISMO CALIFICA TRES HECHOS DIFERENTES Y LA SANCIÓN NO ES RELATIVA A CADA UNO HOMICIDIO, LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS

1. 1. FUNDAMENTO O IMPORTANCIA

Accidente de tránsito, accidente automovilístico o siniestro de tráfico es el perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritariamente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón; como también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales durante el tráfico.

Sólo puede hablarse de "accidente involuntario" cuando nos referimos a la parte pasiva de la acción. Es decir, a quien se involucra en un accidente de tránsito sin poder soslayarlo. Porque, salvo la intervención de la naturaleza, gran parte de los accidentes son predecibles y evitables. Se denomina accidente de tránsito, a un hecho eventual, imprevisto, que genera una desgracia o un daño.

Los accidentes de tránsito tienen el carácter de ser delitos culposos, por la falta de voluntad en la comisión del delito. Si existiera la intención de causar daño en la circulación vehículo el delito, obviamente sería doloso y portante su competencia de los Jueces comunes de lo Penal. Se considera la existencia de dolo de peligro en la conducción temeraria de vehículos; criterio que evidentemente invita a reflexión pues en nuestra sociedad es muy común observar la presencia de criminales en potencia que se hallan frente a un volante. Este pensamiento es necesario que se incorpore en nuestra legislación, pues hechos como la muerte causada por un conductor en estado de embriaguez, no puede seguirse considerando como delitos culposos.

Estos accidentes se encuadran en lo que se denomina como caso fortuito o fuerza mayor. Al respecto nuestra ley de Tránsito dice lo siguiente: "el accidente de tránsito no será punible cuando fuere el resultado de caso fortuito o fuerza mayor".

Este criterio es lógico y guarda relación con las legislaciones del mundo y la doctrina jurídica: "Nadie puede ser reprimido por un hecho que sea derivado por circunstancias ajenas a su voluntad, o que no se las pueda resistir o prever o que sean inevitables". No está por demás indicar que, la fuerza mayor y el caso fortuito deben ser probados dentro del juicio para que el juez pueda eximir de responsabilidad al indiciado, prueba que evidentemente deberá esgrimirla quien alega el caso fortuito o la fuerza mayor y quien en su conducción (lícita por cierto) debe haber observado la suficiente diligencia, cuidado, responsabilidad, observancia de la ley, normas reglamentarias de tránsito para que, producido el accidente y alegadas tales circunstancias, pueda operar la eximencia de responsabilidad; de lo contrario. Ésta no puede considerarse a la hora del juzgamiento. Elementos.

Del análisis del concepto de accidentes de tránsito se puede extraer los siguientes elementos que conforman el mismo:

1. Es un suceso eventual;
2. Debe ser sin intención pero con culpa;
3. Interviene un vehículo o vehículos a motor, de tracción animal o fuerza humana;
4. Se produce en la vía;
5. Participan seres humanos.

1.2. RELACIÓN ENTRE LO HUMANO Y LO MATERIAL

Para una mayor comprensión, diremos que el accidente de tránsito es un suceso derivado de un error en la circulación y del cual se producen daños materiales y/o lesiones a personas y hasta la muerte; aquí por tanto, encontramos una estrecha

vinculación entre lo humano y lo material, el primero constituido por los peatones, los conductores y los pasajeros y el segundo por las vías y los vehículos.

La conceptualización jurídica del accidente de tránsito; ya desde el punto de vista social, éste constituye una lacra que destruye, que mina a un País, que limita el desarrollo de las personas, que no les permite su participación activa o que definitivamente les impide seguir brindando su contingente.

1.3. FACTORES CAUSANTES DE ACCIDENTES DE TRANSITO

1.3.1. Desconocimiento o incumplimiento de las reglas de tránsito.

El incumplimiento de las normas de tránsito y los daños que ocasiona es considerado factor preponderante para que se produzca un accidente de consideraciones. Lamentablemente el número de choferes que incumplen el reglamento de tránsito se incrementa en proporción como va en aumento el parque automotor.

Por otro lado la falta de sanciones drásticas hace que los malos conductores actúen impunemente, constituyendo una amenaza no solo para los otros pilotos, sino se convierten en arma mortal para los peatones que transitan con seguridad por la vía pública. Aunque ahora se están dando casos con frecuencia, en que los peatones son literalmente atacados inclusive en los paraderos causándoles la muerte.

1.3.2. Consumo de alcohol, medicamentos o drogas al manejar.

Este es otro factor y con seguridad el principal causante de los peores accidentes. Es muy frecuente ver en las noticias por lo general los fines de semana la gran cantidad de accidentes de tránsito con trágicas consecuencias como producto de conductores que estaban conduciendo bajo los efectos del alcohol sumándose a esta droga otros estupefacientes que bloquean sus reflejos naturales al momento de conducir y actuando como enervantes que los hacen sentir las ansias fatales de pisar el acelerador, conduciéndolos hasta su destino final...el cementerio.

1.3.3. Conducir por muchas horas sin el descanso apropiado.

En mi modesto concepto este es un factor que debe ser considerado un drama trágico pues es el que mayor cantidad de víctimas origina cuando se produce un accidente de la magnitud que se suele dar en estos casos. Muchos choferes ya sea por necesidad económica o en los peores casos obligados por la presión de sus propias empresas de transporte, que no desean incrementar el número de choferes de su flota, se ven en la obligación de "dobletear" su jornada de trabajo. Por lo general estos casos se presentan en las empresas de transporte interprovincial, cuando los choferes de la unidad siniestrada se quedaron dormidos conduciendo causando terribles accidentes con gran cantidad de víctimas, no solo en la unidad que conducían, sino en las del vehículo.

1.3.4. Conducir a velocidad excesiva.

Es de conocimiento público que el exceso de velocidad es un factor preponderante en el origen de los peores accidentes en las pistas, tanto en carreteras como en la ciudad. Pero es en la segunda de las nombradas donde se da con más ferocidad y a todo momento, no solo en colisiones vehiculares sino también en atropellos a peatones, por parte de choferes insensibles que por cumplir su trabajo con celeridad originan accidentes de consecuencias funestas. Según las estadísticas, las unidades medianas de transporte público (combis o coasters) son las que mayor incidencia tienen en el origen de accidentes de este tipo. Caso similar a las unidades de transporte interprovincial, los choferes en la mayoría de los casos son obligados por los comités a los que pertenecen, a repetir una y otra vez su circuito de recorrido para así poder cumplir con la cuota económica programada por la administración. El artículo 261 del Código Penal bajo el Nomen Iuris Homicidio y Lesiones Graves y Gravísimas en Accidentes de tránsito sanciona con reclusión de uno a tres años al que resultare culpable de la muerte o produzca lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, y si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno a cinco años; Sin embargo haciendo la comparación con el art 251 del mismo ordenamiento Legal Homicidio que sanciona a quien matare a otro, con presidio de cinco a veinte años

considerando que es la vida de un ser humano la que ha sido cegada la diferencia entre ambos tipos penales es abismal, así también si se realiza comparaciones con los arts. 270 y 271 Lesiones Gravísimas y Lesiones Graves y Leves del Código Penal no existe relación coherente entre las sanciones impuestas; por lo que las víctimas de estos se encuentran en indefensión y reclaman justicia que se a oportuna respetando los principios de igualdad pues los bienes jurídicos protegidos lesionados son los mismo la Vida y la Integridad Corporal .¹

1.4. DELIMITACION DEL TEMA

1.4.1. Delimitación Temática

Dentro de la Ciencia del Derecho se encuentra la especialidad del Derecho Penal que sanciona; hechos antijurídicos punibles y culpables y el Código Penal boliviano hace referencia en su Art 261 al delito de; Homicidio, Lesiones Graves y Gravísimas en accidente de tránsito donde se generación, el principal “el Derecho a la Vida” y a la Integridad Corporal.

1.4.2. Delimitación Temporal

El plano de práctica de contrastación de la problematización con la realidad toda vez que la descripción del tipo penal del artículo 261 del Código Penal hace mención a tres hechos totalmente diferentes teniendo una misma sanción por lo que se propone un Proyecto de Ley de modificación de la pena establecida por el artículo 261 del Código Penal tomando en cuenta los últimos tres años 2015 – 2017 .

1.4.3. Delimitación Espacial

El presente trabajo se realizo en la ciudad de La Paz, por existir el alto índice de accidentes de tránsito en base INE a la Bolivia y al Centro Latinoamericano de Investigación Científica (CELIN Bolivia). La prevalencia del consumo de alcohol.

1.5. JUSTIFICACIÓN

¹ SOLIS Espinoza Alejandro. Visión Psicocriminologica del Dolo y la imputabilidad. REVISTA DE DERECHO UNED, núm. 4, 2009. file:///C:/Users/user/Downloads/10975-15922-1-PB%20(1).pdf.

En Bolivia se justifica proponer la modificación de la normatividad penal sobre los hechos que adecuan su conducta a la tipificación de art 261 del Código de Penal, el motivo radica por la frecuencia de hechos de esta naturaleza, y la impunidad que hace gala el sujeto activo, muestra un desdén por la vida, amerita su prevención y resocialización por el daño causado, que debe suprimirse el término gramatical de accidente, por el de hecho, cuando presenta características comunes teniendo como resultado la muerte de la víctima o lesiones gravísimas, además el imputado se encuentre bajo dependencia de alcohol ó estupefacientes, el respeto a la vida humana, es uno de los ejes primarios en torno a los cuales se ha desarrollado la conciencia ética de la humanidad.

El titular del derecho fundamental tiene la facultad de exigir su respeto, puede acudir al órgano jurisdiccional para su protección o para la reparación del menoscabo sufrido.

Como consecuencia la legitimidad de la criminalización de un hecho, exige que ésta constituya el medio insustituible y necesario para la adecuada protección de un bien jurídico, en el presente el derecho a la vida, que obliga:

- Proponer la modificación de la normatividad penal sobre hechos de tránsito con víctimas múltiples por autor en estado de ebriedad.
- Suprimir el término “accidente” por “hecho” ante la existencia de dolo eventual.
- Dolo eventual, como conducta previsible y posible de un hecho.
- Unificar criterios de los operadores de Justicia al momento de sancionar los hechos descritos en el art 261 del Código Penal Boliviano
- Realizar el desglose del art 261 del Código Penal y adecuar las sanciones según la gravedad de las mismas

1.6. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.6. 1. Formulación del Problema

¿Cómo contribuir a la sanción de los autores de hechos de tránsito, agravado con víctimas múltiples, que previa ingestión de bebidas alcohólicas y otras sustancias que afecten sus sentidos, mediante la aplicación de leyes del Código Penal de Bolivia, de manera que contribuya a la disminución de sucesos trágicos?

1.7. HIPOTESIS

Con la modificación del artículo 261 del Código Penal, que establezca sanciones más severas a los conductores de motorizados que estén en estado de ebriedad o no para reducir los índices estadísticos actuales logrando de esta manera disminuir que los conductores incurran en estas conductas y por consiguiente disminuir o prevenir los accidentes de tránsito causados por la irresponsabilidad de estos malos conductores. Los resultados obtenidos del presente trabajo, con ayuda obviamente de los métodos y técnicas utilizados son: (de las encuestas y entrevistas realizadas), P.Nº1. El 64% de las personas encuestadas responde que las causas de los accidentes de tránsito son por estado de ebriedad, el 18% señalan que la causa son por la inobservancia de las reglas de tránsito, el 12% responde que la causa son por fallas mecánicas y el 6% por fallas humanas. P.Nº2. el 54% de las personas encuestadas nunca condujo en estado de ebriedad, el 34% condujo alguna vez en estado de ebriedad y el 12% condujo en estado de ebriedad en varias oportunidades. P.Nº3.

El 48% de las personas encuestadas señalan que la pena debería aumentarse, el 32% indica que la pena es flexible en tanto que el 20% señala que la pena es muy leve. P.Nº4. de las personas encuestadas el 54% respondió sí a esta pregunta, y el 46% respondió al no.

De este resultado se puede deducir que sí es posible disminuir o prevenir un hecho de accidente de tránsito donde el protagonista es el conductor en estado de ebriedad y que si bien la pena se agravaría ellos serían más temerosos de esas

sanciones y por consiguiente se disminuiría estos hechos de tránsito. P.Nº5. en el formulario de encuesta, esta es una pregunta abierta, y por consiguiente las respuestas varían de acuerdo a cada criterio. De las respuestas obtenidas, la mayoría señala una pena mayor a la establecida por el Código Penal, exilando entre 10 años, 20 años, 25 años, hasta 30 años.

1.8. OBJETIVOS

1.8.1. Objetivo General

El Estado Boliviano interpretados a la luz de los principios de estado de derecho, se nutre con la interpretación de los derechos fundamentales de primera generación, el principal “el derecho a la vida”, que es el origen de donde emergen los demás derechos, su ejercicio no puede ser obstaculizado por procedimientos burocráticos, que obliga al Estado, ha dictar leyes y hacer que se cumplan, así obliga al estado a su respeto y protección

1.8.2. Objetivos Específicos

- Proponer la modificación de la normatividad penal sobre hechos de tránsito con víctimas múltiples por autor en estado de ebriedad.
- Suprimir el término “accidente” por “hecho” ante la existencia de dolo eventual.
- Dolo eventual, como conducta previsible y posible de un hecho.
- Unificar criterios de los operadores de Justicia al momento de sancionar los hechos descritos en el art 261 del Código Penal Boliviano
- Realizar el desglose del art 261 del Código Penal y adecuar las sanciones según la gravedad de las mismas.

1.9. MÉTODO Y TÉCNICAS DE INVESTIGACION

1.9.1. Tipo de investigación.

La presente investigación se desarrolla del tipo de investigación Documental Descriptiva, por cuanto pretende identificar características y fundamentos relevantes que faciliten poner en manifiesto criterios jurídicos expresa que la

investigación documental “es un proceso basado en la búsqueda, recuperación, análisis, crítica e interpretación de datos secundarios, es decir, los obtenidos y registrados por otros investigadores en fuentes documentales, impresas, audiovisuales o electrónicas”.

1.9.2. Diseño de la investigación

Para desarrollar esta investigación se ha aplicado el Método Analítico-Descriptivo, a través de la doctrina, jurisprudencia y legislación Boliviana, con el fin de cubrir las falencias doctrinales de éste tema de los accidentes de tránsito. Se ha aplicado el Método Descriptivo, porque la investigación principalmente describe una realidad. El diseño documental o bibliográfico, se aplica en investigaciones donde se pretenda abordar un tópico jurídico y la estrategia se limita a recolectar y registrar información de fuentes documentales como las Reformas al Sistema Legislativo Boliviano , libros, Pagina Web, entre otros.

1.9.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

Las técnicas de recolección de datos son las distintas formas o maneras de obtener la información. Este trabajo se basa en la investigación documental ya que fue realizado mediante el apoyo del trabajo, libros, Pagina Web y diferentes opiniones de autores relacionados con el tema Desglose del Art 261 del código penal. Los instrumentos son los medios materiales que se emplean para recoger y almacenar la información y Se han empleado en esta investigación diversos métodos de recolección de datos como análisis de textos bibliográficos y electrónicos, artículos de prensa y otros. La presente investigación al catalogarse de tipo documental y de diseño bibliográfico, basa su contenido en la lectura y sustracción de información.

1.9.4. Técnicas de procesamiento y análisis de datos

Los instrumentos diseñados para este fin, es necesario procesarlos, es decir, elaborarlos mediante la cuantificación y su tratamiento investigativo nos permitirán llegar a conclusiones en relación planteadas cualquiera que sea la técnica empleada

1.9.5. Fases Metodológicas

Se verificó que hay fallos constitucionales que no son cumplidos, debido a varias razones entre ellas la inexistencia de un procedimiento de ejecución especializado en materia constitucional, la poca relevancia sobre el desglose del Artículo 261 Código Penal Boliviano, etc.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.2. ANTECEDENTES

En las sociedades primitivas, durante la edad antigua y hasta el primer periodo de la edad media, existía la industria de familia o doméstica, los hombres se reúnen en pequeños grupos que se autoabastecen, pues producen lo que consumen. Luego en la segunda etapa, el productor trabaja no solo para sí y sus familiares, sino también para abastecer a sus clientes; es un trabajador autónomo porque produce con herramientas y materias primas de las que es propietario, emplea en la tarea a sus familiares aprendices. Es una fase posterior a los artesanos poco a poco pierden su independencia, y en lugar de producir por cuenta propia, a pedido de los clientes, pasan a hacerlo para un contratista. Trabajan en su casa, con herramientas, pero con materia prima que les es proporcionada por el contratista, a quien pertenece el producto manufacturado y se encarga de su venta.

La etapa de la manufactura, cuando el contratista reúne en un mismo local a los obreros hasta entonces dispersos, es la época de los talleres, el trabajador no es dueño ni de las herramientas, ni de la materia prima, aparece el proletariado, el asalariado y el patrono. Se establece la división del trabajo, que multiplica la capacidad productiva y disminuye los gastos de producción. La etapa de la fábrica que se caracteriza por el empleo del motor mecánico. Tiene iguales caracteres que la etapa anterior, acentúa la división de trabajo, lleva al máximo la producción con el uso de las maquinas, aporta fuerza, potencia la tarea con rapidez y precisión superiores a la desarrollada por el hombre, dan beneficio a grandes empresas como las de transporte y del automovilismo. También corresponde decir que la capacidad de la maquina de producir, ocasiona un desequilibrio entre la producción y el consumo, al buscar superar mediante la comercialización por una parte deriva en el consumismo, así mismo se advierte en la industria automotriz, específicamente en la fabricación de autos, los cambios y adiciones de detalles que conforman el último modelo.

La Idea del automóvil es antigua. Se sabe que por el año 1447, en Alemania, se exhibió un coche, que no era tirado por animales sino por poleas y engranajes. En 1680 aparece un coche de cuatro ruedas movido por un escape de vapor, creación de Newton. En 1765, Nicolás Cugnot, Capitán de Artillería Francés, construye una locomotora de carretera. En Inglaterra en 1822, funciono diferentes servicios públicos con trayectos preestablecidos.² En 1865, a razón de un accidente automovilístico, se voto por una ley que puso fin al progreso del desarrollo del automóvil de vapor, prohibiéndose llevar velocidades superiores a seis kilómetros por hora, y debían ser precedidos por un guía a pie con una bandera, para advertir a la gente que se encontraba en el trayecto. Esta ley fue abolida en 1896, por los reclamos de los constructores ingleses, que veían con cierta envidia los avances del automóvil en Francia. El gran cambio hacia el auto moderno se produce al finalizar la primera guerra mundial con la utilización del motor a gasolina.

En la actualidad estamos acostumbrados a ver caminos y calles colmados de vehículos en circulación, en los centros urbanos encuentran cada vez mayor cantidad de automotores de particulares, transformándose el auto en un medio de locomoción, no es ajena el uso abusivo del automóvil la ineficiencia en la organización y prestación de servicios. El aumento del tráfico, sobre todo en las llamadas horas pico, produce inconvenientes, y colisiones. El punto central de la cuestión es que parecería que las calles pertenecen a los automovilistas, únicos dueños de usar y abusar de ellas, olvidándose de los transeúntes. En nuestra sociedad conformada por peatones y automotores, sin que se pretenda enfrentar con automóvil y peatón, se debe tomar conciencia de la convivencia en algún momento entre conductores y peatones.³

Respecto de las calles cumple funciones de: Realización de tránsito, para el desplazamiento vehicular, comunicar los distintos puntos geográficos a través de carreteras; la función de acceso, comprender las actividades previas y posteriores

² VALCARCEL Carvajal Carlos, Dolo en accidentes de tránsito, Tesis facultad de derecho, Biblioteca Universidad Nacional

³ El empresario que intuyó lo que podría llegar a ser tal industria fue Henry Ford, quien en 1913, planea construir el famoso modelo "Ford I".

a la realización de un viaje, las salidas y entradas a garajes y estacionamiento; la función social de convivencia, donde se involucra a las relaciones que se producen en la calle con la vida de la persona y con la comunidad; la función ecológica, donde cumple la calle una función con respecto al medio ambiente, por ejemplo proporciona espacio, luz, aire, etc.

En general, se relega al hombre en su actividad primaria en la calle. Se ha hecho las ciudades sin pensar en el automotor, pues éste no existía, pero desde que surgió, solo se ha destinado a él la atención y cuidado de la vía. Se cortan árboles para ensanchar la vía, se anulan plazas y jardines, para crear estacionamientos, se derriban viviendas para construir autopistas.

La contaminación ambiental que los automotores producen al emanar dióxido de carbono y tetraetilo de plomo, por otra parte producen contaminación sonora, los motores, y las bocinas usadas impacientemente. El Dr. A. Gordillo 3), señala que el daño pulmonar derivado de las actividades que arrojan al aire gran cantidad de partículas de caucho, derivadas del desgaste de los neumáticos en forma de Polvo. Al resolver derechos de tercera generación o derechos difusos y la legitimación activa para obrar en defensa de los mismos, uno encuentra que se infringe el derecho a la preservación del medio ambiente y el equilibrio ecológico. En cuanto a los gases, se exige a todo automotor un funcionamiento tal que la emisión de ellos se adecue a las previsiones de la normativa y de la reglamentación, que no obstante de existir en Bolivia la Ley del Medio Ambiente, con normas en blanco que nos remiten al Código Penal contra el que incumple, no existe una sanción que constituya un precedente, para futuros infractores de la norma.

2.3. DERECHOS HUMANOS Y DIGNIDAD

Estas consideraciones nos remite a observar los derechos denominados “humanos”, son derechos del hombre dentro la convivencia en sociedad. La persona humana tiene dignidad autónoma, según Kant, no debe tratarse al hombre como un medio sino como un fin en sí mismo, por ellos sin duda debe incluirse los derechos

del peatón, tiene como objetivo optimizar la convivencia en vía pública; debe contemplarse los derechos del peatón que son el derecho de circulación, libertad de transitar, se trata de la libertad de locomoción, el derecho de trasladarse, obviamente no debe trasladar por donde quiera, sino por las vías correspondientes.

Actualmente los peatones encuentran gravemente restringido su derecho a la libre circulación, debe compartir las calles con los automóviles, de ahí su integridad física corre peligro. El derecho a la vida y la integridad física, es el valor supremo protegido constitucionalmente en todos los países, y la vía pública, el hábitat natural del ser humano desde las civilizaciones más antiguas se ha vuelto hostil al individuo.

Los agravios y agresiones que recibe diariamente tienen su máxima expresión en el accidente de tránsito. Los accidentes viales han sido calificados como una epidemia para la Organización Mundial de la Salud y constituyen la tercera causa de mortalidad de la población en general, después de las enfermedades cardiovasculares y cáncer, dato impactante que revela la gravedad de los accidentes de tránsito, sin descontar que los automotores producen daños a la salud a través de la contaminación del medio ambiente por los gases y humos que desechan, agregándose la contaminación acústica en los centros urbanos.

Los avances técnicos y científicos que la humanidad ha ido logrando, incluye los automotores, deben permanecer al servicio del hombre que los crea, para hacer más placentera su existencia, no invertirse los términos de manera que el hombre termine al servicio o esclavizado por sus propias invenciones, no se puede negar que los automóviles han aportado a la humanidad es innegable, facilitan el transporte de personas y bienes, el comercio, la comunicación, incluso se gana tiempo y confort. Tampoco se debe olvidar que la sociedad esta conformada por personas, antes que maquinas, y el uso de estas últimas no debe llegar al extremo de violar o perturbar los derechos de aquellas, lo que ocurre actualmente demostrado entre el derecho del peatón y el mal uso del automotor.

Lo fundamental dentro de los componentes de tránsito, vehículos, carretera, etc., el ser humano es el responsable de la mayoría de los accidentes de autos, se debe socializar que las normas de tránsito son no impuestas para intolarar al usuario, quien frecuentemente elude su cumplimiento cuando no se ve vigilado, que son impuestas para su propia seguridad y de terceros. En muchas ocasiones resulta difícil comprender la actitud del conductor que maneja un automóvil, operándose en él una transformación de personalidad a raíz de un cambio de humilde caminante a soberano del volante, pierde cuidado por su propia vida, ni mencionar del peatón, olvidándose que el uso del auto debe ser racional, aprovechando las bondades que proporciona este invento, sin desproteger o perder el respeto del peatón o transeúnte.⁴

El sistema de modernidad complementado con progreso es indisoluble, caracterizado por un maquinismo económico 4), que enterraron valores trascendentales de la plenitud humana e inundaron toda la vida de la sociedad de objetos-status, configurada en una crisis axiológica y un quiebre sin retorno en la historia de la humanidad. La vida de los pueblos, de las naciones, de las regiones y los seres humanos, en términos del desarrollo modernidad, deja de lado la ética y la sustituye los valores por los actuales y hasta superfluos. En una última instancia quedo marginado la libertad en el plano individual y social, y en este proceso el automotor tiene enorme peso por la publicidad, la persuasión, las obras de modernización urbanística, como las autopistas, los poseedores de automotores hacen aparecer como naturales sus imposiciones a la sociedad. El accidente de tránsito surge por el aumento del uso del automóvil, que ha conducido a crear legislaciones propias que regulan el tránsito vehicular y la normatividad del comportamiento tanto de peatones como de conductores, así surge la teoría de la previsibilidad 5), la obligación que tiene de vivir en sociedad, de tomar precauciones y prever lo que puede resultar de nuestra conducta, como el que un conductor que debe practicar en este sentido la previsibilidad, debe revisar periódicamente su

⁴ VILLAVICENCIO Terreros Felipe. Los delitos imprudentes de comisión. (En línea). Derecho & sociedad. <http://blog.pucp.edu.pe/item/23992/los-delitos-imprudentes-de-comision>. 05/06

máquina, cerciorándose el estado de los frenos, caja de cambios, dirección, que si se conoce que estos no funcionan bien y transita por las vías públicas con automóvil, está faltando a esta obligación y si causa accidente es culpable del mismo, según Luis Jiménez de Asúa.

Ese tipo no existía en nuestro anterior Código de 1834, por la sencilla razón de que no había automóviles, pero el crecimiento del tráfico vehicular ha conducido a dictar reglamentos de tránsito y hasta un llamado Código de Tránsito. El actual Código Penal Boliviano ha incorporado en el Art. 261 del Código Penal, el accidente de tránsito que textualmente dice: “El que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años. Si el hecho se produjere estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefaciente, la pena será de reclusión de uno a cinco años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un periodo de uno a cinco años.

En caso de reincidencia se aplicará el máximo de la pena prevista. Si la muerte o lesiones graves o gravísimas se produjeran como consecuencia de una grave inobservancia de la Ley, el Código y el Reglamento de Tránsito que establece los deberes de cuidado del propietario, gerente, administrador de una empresa de transporte, éste será sancionado con reclusión de uno a dos años” El Art. 262, del mismo Código afirma:” Sí en el caso del artículo anterior, el autor fugara del lugar del hecho u omitiere detenerse para prestar socorro o asistencia a las víctimas, será sancionado con privación de libertad de uno a cuatro años. La pena será de privación de libertad de seis meses a dos años, cuando el conductor de otro vehículo no se detuviere a prestar socorro o ayuda al conductor u ocupantes del vehículo accidentado, agravándose la pena en una mitad, si el accidente y la omisión de asistencia se produjeran en lugar deshabitado”.

Según el Dr. Benjamín Miguel Harb, sobre la redacción de la norma modificada, con la glosada, sostiene que, si se causa un accidente de tránsito matando por falta de

previsibilidad, pero se observan y cumplen los reglamentos, se incurre en homicidio culposo, por no haber ejercido las precauciones del caso. Pero no puede haber previsibilidad si no se observan las reglas de comportamiento en el manejo del vehículo, la previsibilidad está inmersa en la condición de observar las reglas de tránsito, aclarando que la inobservancia de las normas de tránsito, al conducir en estado de ebriedad, causa la muerte de un sujeto, sale del ámbito de este tipo y cae en el homicidio simple, sancionado por el Art. 251 del Código Penal, que antiguamente tenía la pena de uno a diez años y el actual Código, ha agravado la pena de cinco a veinte años.

Véase, la interpretación de la norma ante un accidente de tránsito, el autor conduce en estado de ebriedad, ya se lo conceptúa como un homicida, esta norma de enorme aplicación por la diaria producción de hechos de naturaleza descrita, que se ha convertido en problema de Estado, ha involucrado a los propietarios de los vehículos en la última parte de la norma, aunque la pena sea inferior con relación al autor principal, que conduce vehículos de transporte público, constituye una novedad atribuir responsabilidad penal a estas personas.

El Código de Tránsito Boliviano en los Arts. 152, al 155, sostiene que, “los accidentes de tránsito son sucesos de los que resultan daños a las personas o las cosas”, diferenciando de dolosos, culposos y fortuitos: Dice que los dolosos son cuando el resultado antijurídico ha sido querido o previsto y ratificado por el agente o cuando es consecuencia necesaria de su acción. Los culposos, cuando el resultado, aunque haya sido previsto, no ha sido querido por el agente y se produce por imprudencia, negligencia o inobservancia de las leyes, reglamentos, ordenes o resoluciones. Es fortuito cuando el resultado antijurídico no ha podido preverse y se ha debido a circunstancias casuales ajenas a la voluntad del agente.

El Reglamento de Tránsito Boliviano en el Art.380 considera como infracción de primer grado, entre otros conducir vehículos en estado embriaguez y como consecuencia se ocasionare accidente resultando personas muertas o gravemente lesionadas, será la suspensión definitiva de licencia del conductor. El Art. 384, remite la competencia a la justicia ordinaria el juzgamiento de delitos de tránsito. El

Art. 399, responsabiliza penal y civilmente si el accidente es grave con personas fallecidas o gravemente lesionadas Respecto a estos dos cuerpos legales, releva, exalta accidentes de tránsito con ingesta de bebidas alcohólicas, que se debe contrastar si el accidente es doloso o culposo, y si se concluye que fuere doloso, la interpretación del suceso, debe continuar denominándose accidente o sería adecuado definirlo como hecho, que también obliga se ingrese a profundidad su análisis.⁵

2.3.1. Doctrina

“Desde el punto de vista etimológico, accidente de tránsito se refiere a aquellos sucesos eventuales, inesperados y dañosos ocurridos en ocasión del tránsito. Jurídicamente, la expresión alude a los acaecidos en el tránsito de automotores o vehículos en general que provocan daños materiales, o en su caso, lesiones o muerte de personas.⁶ El accidente de tránsito puede constituir el hecho típico, de naturaleza culposa, que en materia penal, incrimina la autoría atribuida a la negligencia, impericia o inobservancia de los reglamentos a cargo de quien conduce el vehículo o de quien debe obrar en la vía pública con la prudencia suficiente, para evitar el suceso dañoso. Usualmente se emplea tránsito de personas y circulación de vehículos, en vehículos adecuados, por vía terrestre, marítima o aérea, de personas, equipajes o mercancías”.⁷

La definición glosada, muestra la semejanza con la normativa penal sustantiva boliviana, sobre la conceptualización de delito culposo, resultando relevante, si como consecuencia del accidente, produjo muerte o lesiones gravísimas de una o más personas, considerado un acto de accidente eventual, inesperado, fundamentalmente negligente. Las diferencias consisten, que la normativa boliviana

⁵ Bolivia: Reglamento del Código del Tránsito, 8 de junio de 1978 Título I Disposiciones Preliminares Capítulo I De la aplicación y el objeto

⁶ Raul Goldstein

⁷ Bolivia DECRETO SUPREMO No 3045 del 04 de Enero de 2017 Instruye a la Policía Boliviana desarrollar un Estudio Técnico de Ingeniería de Tránsito para actualizar los límites de velocidad, en un plazo de ciento ochenta (180) días calendario, a partir de la publicación del presente Decreto Supremo.

tome en cuenta, la conducta agravante de conducir en estado de ebriedad, o consumir estupefacientes, así como la participación del Gerente, propietario o administrador de una Empresa, que también tiene sus deberes de cuidado del vehículo. La omisión de socorro de terceros, o del propio autor al fugarse del lugar de los hechos.

No obstante ninguna de las dos definiciones contempla la participación del autor su accionar típico, identificando con acierto el real comportamiento prohibido ante la ingesta de bebidas alcohólicas o estupefacientes, situación que obliga a cambiar el análisis, si efectivamente se estima accidente o merece apreciarse como un hecho.

Benjamín Miguel afirma “El homicidio en accidente de tránsito surge por el aumento del uso del automóvil, conduciendo a crear nuevas legislaciones propias que regulan el tránsito vehicular. Surge la teoría de la previsibilidad, la obligación que tiene de vivir en sociedad, de tomar ciertas precauciones y prever lo que puede resultar de la conducta”. Interpretando esta normativa señala que, “si se causa accidente de tránsito matando por falta de previsibilidad, pero se observan y cumple con todos los reglamentos de la materia, se incurre en homicidio culposo, por no haber ejercido las precauciones del caso. Pero no puede haber previsibilidad si no se observan las reglas del comportamiento en el manejo del vehículo, la previsibilidad está inmersa en la condición de observar las reglas de tránsito. Si se conduce en estado de ebriedad, y causa la muerte de un sujeto, sale del ámbito de éste tipo y cae más bien en el homicidio simple. Se puede incurrir en este delito por comisión o por omisión”.

Las diferencias con la normatividad actual se observa que destaca la teoría de la previsibilidad, prever que si el vehículo no está en condiciones óptimas, la responsabilidad recae en continuar conduciendo el vehículo, no obstante del deterioro vehicular. Asimismo al remitir la responsabilidad a otras normas del mismo cuerpo de leyes, es proclive a aplicar normas en blanco.

En el actual Código, se desecha la teoría de la previsibilidad y emerge aplicar la responsabilidad al autor, si concurren los presupuestos de la norma. Las semejanzas, advierte que con la actual normatividad, se continua afirmando que la conducta es considerada como accidente y por ende, es delito culposo, así el autor se encuentre con ingesta de bebidas alcohólicas, análisis no acorde a una adecuada subsunción de los hechos fácticos típicos a aplicación la norma.⁸ Manifiesta sobre la evolución de las explicaciones finalistas del delito imprudente, destacando dos componentes del injusto del delito imprudente. La acción típica y el resultado que ella ha creado.

La acción típica del tipo culposo, sin dejar de hacer algunas consideraciones sobre el resultado. La imprudencia es un problema del tipo, así una conducta imprudente podrá estar justificada, es exculpada en el caso en concreto, pero en el tipo se decide si era imprudente. La doctrina clásica contempla la imprudencia exclusivamente como una forma menos grave de culpabilidad al lado del dolo. En este orden de ideas resulta necesario destacar que la violación del deber de cuidado propio de los delitos imprudentes es un elemento del tipo, si los tipos se basan en una norma, esa norma no puede prohibir la mera causación, sino solo una conducta contraria al cuidado debido. Esta tendencia se vio reforzada por la teoría final de la acción de trasladar el desvalor de la conducta al tipo, si se parte de la base de que toda conducta se basa en una acción final, entonces resultaría imposible reducir al resultado del tipo de los delitos imprudentes.

La necesidad de tratar la conducta imprudente como problema del tipo, resulta de las transformaciones de la teoría de lo injusto, pero hay argumentos propios de la imprudencia, para justificar esta ubicación, entiende Roxin, en amplios sectores del riesgo permitido marca el límite a partir de cuya superación comienza la imprudencia como consecuencia lo que está amparado por el riesgo permitido, no es imprudente lógicamente un riesgo permitido, no puede estar solo disculpado, sino que hará

⁸ CARRARA, Francesco. Programa de Derecho Criminal, parte general, volumen I. Editorial Temis S.A. Primera edición original Italiana. Se tuvieron en cuenta las ediciones Italianas 5ª de Lucca, 6ª de Firenze y 7ª de Lucca. Traductor: José Ortega Torres y Jorge Guerrero. Bogotá D.C, Año 2004.

desaparecer el injusto. Mencionando a Eugenio Zaffaroni, que el tipo culposo como tipo doloso o abierto, se encuentra cerrado por una norma que debe individualizarse en cada caso, que es precisamente el deber de cuidado, así la norma general cierra el tipo y con ello permite la averiguación de la tipicidad, pero aun no cierra el juicio de la antijuricidad.

Al referir de imprudencia, surge el concepto de deber de cuidado, el que actúa imprudentemente, quien desatiende el cuidado a que está obligado, según las circunstancias, según su conocimiento y capacidades personales y que consecuentemente; o bien no prevé el resultado que podría prever con la aplicación del cuidado debido, que pese a considerar como posible, la producción del resultado, confía en que no se produzca, no obstante casi todas las acciones en el ámbito social, entrañan peligro para los bienes jurídicos

Así, muchos accidentes en los que peatones son atropellados pueden ser fruto del azar o hasta de una lamentable desgracia y, en esos casos, serían absolutamente inevitables. Pero la mayoría de las veces, que ocurran o no depende exclusivamente de la responsabilidad y pericia de las personas que conducen los automóviles. Varios de estos "asesinos al volante" toman la humana decisión de detenerse luego del accidente, reconocen el error que cometieron e incluso intentan auxiliar a sus víctimas. Pero hay otro grupo, a los que podría dar el título de "impiadosos" que, lejos de frenar para ayudarlos, los abandonan malheridos y escapan como verdaderos cobardes. Son numerosos los casos de este tipo que se producen en el país y, en su mayoría, demuestran la insensibilidad y el desprecio por la vida, de muchas personas inescrupulosas.

Algunos conducen borrachos, dormidos o distraídos, y en todos los casos se convierten en verdaderas amenazas sobre ruedas. No obstante, los peatones también tienen parte y muchas veces toda la responsabilidad en estos lamentables hechos. Hoy en día son pocos los que respetan las normas y señales viales y cruzan por la mitad de la calle en lugar de hacerlo por las sendas peatonales. Otros ni

siquiera cruzan las calles con la luz verde y encima corren en medio de los automóviles.

Los más audaces son capaces, incluso, de pararse en mitad de las avenidas de doble mano, muchas veces con sus hijos en brazos, como si buscaran su propia muerte o si jugaran a una especie de ruleta rusa. Sin embargo, "los peatones nunca tienen la culpa de su muerte. Cualquier automovilista que ve a un peatón, cruce la calle por donde la cruce, debe frenar o tratar de evitar de atropellarlo". "Se trata de personas y no de cucarachas y aunque cometan errores e imprudencias como cruzar con la luz roja o por la mitad de la calle sus vidas merecen respeto",

El Abogado Luis Miguel Reyna Alfaro, Peruano, se refiere sobre El "aumento indebido del riesgo" por parte de la víctima en la reciente jurisprudencia penal peruana, sobre todo en lo que al derecho del tráfico motorizado se refiere, ha mantenido hasta hace poco, una tendencia bastante pobre, sólo bastaba una comprobación hipotética de causalidad entre el resultado lesivo y el comportamiento del autor para determinar la responsabilidad penal.

2.4. MARCO CONTEXTUAL

2.4.1. Exposición de motivos del Código Penal Boliviano

Los cambios más importantes de esta reforma, difundidos por la Presidencia del País, presentan las siguientes características: que bajo sus lineamientos, impone considerarlos por su pertinencia la normatividad sustantiva sobre el trabajo.⁹

La relatividad de la calificación punitiva en Bolivia, deviene desde la promulgación del Código de Tránsito, mediante Decreto Ley No. 10135 de 16 de febrero de 1.973, describe en el Capítulo III, los accidentes de tránsito, los define de dolosos, culposos y fortuitos, obvia sancionar a los autores caracterizado por el dominio del hecho, dirigido a la totalidad del suceso hacia un fin determinado. Mediante Decreto Ley

⁹ EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY: CÓDIGO DEL SISTEMA PENAL BOLIVIANO El Sistema Penal actual, heredado de la República, que viene desde épocas dictatoriales, con su origen en el Decreto Ley N° 10426 de 23 de agosto de 1972, elevado a rango de ley con modificaciones por la Ley N° 1768 de 10 de marzo de 1997 y la Ley 1970 del 25 de marzo de 1999, normas diseñadas bajo mandatos constitucionales de corte liberal, resulta en la actualidad ineficiente, discriminatorio, elitista, y burocrático, al no beneficiara la víctima, al imputado, al Estado, ni a la sociedad

No. 10426 de 23 de agosto de 1.972, se promulga el Código Penal, tipificado en el Art. 261, el homicidio en accidente de tránsito, sanciona de 6 meses a 3 años de reclusión. Por Ley No. 1.768, se eleva el Decreto Ley, a Ley de República, modifica el Art. 261, como homicidio y lesiones graves y gravísimas en accidentes de tránsito, con penas de 1 a 5 años, cuando el autor se encuentra bajo dependencia de alcohol o estupefaciente. Norma Penal, adecua la conducta a delito culposo, por presentar características no previstas del sujeto activo a accidente, legislado bajo ópticas de evitar confrontación con el transporte organizado, o la carencia de técnicos en la interpretación de derechos y garantías constitucionales en la redacción del precepto legal

Posteriormente el Código Penal se eleva a rango de Ley en concordancia con el régimen constitucional de Derecho que caracteriza al país desde la reinstauración de la democracia. Este cambio obedece a un sentir de la opinión pública en general y de los juristas en particular, que desde hace varios años reclaman por la legitimación en democracia de los Códigos emanados en regímenes de facto.

Y según el argumento de la reforma al Código Sustantivo de 1997 se afianzo que. En concordancia con los principios constitucionales que limitan el poder penal estatal, se incorpora el principio de legalidad extendiéndolo a las medidas de seguridad. Se justifica esta extensión por el carácter gravoso que importan las medidas de seguridad para los derechos individuales, asume su aplicación práctica el carácter de pena.

Carece de justificación razonable la aplicación de una medida de seguridad que tenía sentido en el momento de la comisión del hecho pero ya no lo tiene al momento de dictarse el fallo. La omisión del Código Penal vigente al extender la aplicación del principio de la ley penal más favorable a las leyes o disposiciones intermedias que entran en vigencia entre el momento de la comisión del hecho y el momento de la sentencia. De esta manera, la demora en la tramitación del proceso penal no perjudica al imputado.

Se regula la vigencia absoluta de leyes temporales para los hechos cometidos durante su vigencia, dispone su aplicación aún después de su derogatoria en razón de que no se produjo un cambio en la valoración jurídico-penal de la conducta durante la permanencia de las circunstancias excepcionales o extraordinarias que justificaron su sanción legislativa. Por otra parte, se refuerza su eficacia preventiva o intimidatoria, por cuanto la duración del proceso no influirá en su futura aplicación.

La relación a leyes especiales, se limita la aplicación supletoria del Código Penal a las disposiciones generales del primero, por cuanto son estas normas las que consagran los principios y valores más importantes de la política criminal que por su naturaleza es conveniente que revistan un alcance general. Se mencionan también a las faltas o contravenciones dentro del campo de aplicación de estas disposiciones generales.

Se manifiesta que, la nueva estructura del Título II Libro Primero del Código Penal emergente del cambio de nombre del Capítulo II, ahora denominado “Fundamentos de la Punibilidad”, subsana la inconveniencia de mantener a priori una clasificación de las causas que excluyen la antijuricidad o la culpabilidad de la conducta típica.

Algunas causales de exclusión de la responsabilidad penal como el estado de necesidad y el error, según los casos, tienen doble ubicación sistemática: Inciden sobre el injusto o sobre la culpabilidad de la conducta. Por eso, la determinación de su naturaleza, en los casos particulares que se presentan, tomando en cuenta la riqueza de sus matices y circunstancias, debe quedar librada al trabajo de la doctrina o de la jurisprudencia.

Se regula de una manera más justa y racional el exceso:

- Se lo reemplaza de ubicación colocándolo junto a la legítima defensa, tomando en cuenta la tradición normativa en el derecho comparado y la

solución adecuada que proporcionan las reglas del error para el exceso en el estado de necesidad.

- Se suprime la injusticia de imponer pena al exceso cuando el mismo proviniere de una excitación o turbación justificable por las circunstancias. En este caso, se adopta la solución correcta al eximir de pena al autor.
- Sé reformula el principio de culpabilidad al introducir el concepto normativo de reproche como base y esencia de la culpabilidad, en consonancia con el derecho penal contemporáneo.
- También se precisa el doble rol que tiene el principio de culpabilidad cuando determina en la valoración de la conducta, según los casos, la ausencia de tipicidad o de culpabilidad. En este contexto:

2.4.2. Responsabilidad emergente del autor

El agente solo responderá de una consecuencia más grave de su conducta si, por lo menos, se le atribuye a título de culpa ;La imposición de la pena requiere que la conducta típica y antijurídica sea reprochable a su autor.

Para evitar situaciones indeseables de impunidad o la aplicación de una pena muy reducida con relación a la gravedad del hecho y de la culpabilidad del autor, se introduce la fórmula legal del delito de comisión por omisión. De esta manera se puede sancionar con la pena señalada en un tipo activo a la persona que por su omisión lesiona un bien jurídico ajeno respecto al cual se encuentra en posición de garante.¹⁰

Para llegar a este resultado, no es suficiente el respaldo que pueden brindar antecedentes doctrinales o jurisprudenciales, si se toma en cuenta las exigencias constitucionales del principio de legalidad que requieren un tipo legal concreto en el que se encuadre la conducta considerada delictiva (“nullum crimen sine lege”).

De acuerdo a las experiencias en el derecho comparado, se ha optado por establecer una formulación, tomando en cuenta la variedad de fuentes y casos que

¹⁰ RUBIO VALLADOLID G.; PASCUAL ARRIAZU J.; SANTO-DOMINGO CARRASCO J.; Breve historia del uso del alcohol y del concepto de alcoholismo. En Guía Práctica de Intervención en el alcoholismo

configuren la posición de garante como presupuesto decisivo para la equiparación de la omisión con un tipo activo.

Se hace efectiva la responsabilidad penal de personas que actúan en calidad de órganos de personas jurídicas o de personas que obran en representación de otras, en los casos que no reúnan determinadas condiciones y calidades especiales que fundamentan la punibilidad y que concurren en la persona jurídica o en la representada.

Esta regulación es necesaria para evitar situaciones indeseables de impunidad. Por la aplicación del principio de legalidad no es posible sancionar a una persona si en su conducta no concurren todos los elementos exigidos por el tipo penal.

En este caso, algunos elementos que fundamentan la tipicidad concurren en la persona jurídica o en la representada y otros se dan en la conducta del órgano o del representante. La fórmula introducida permite reunir todos los elementos del tipo penal en la conducta de estos últimos.

Se reemplaza la definición del dolo y se corrigen los defectos e insuficiencias de la formulación anterior, como es el caso de la expresión “o cuando es consecuencia necesaria de su acción”, la que trastorna toda la sistemática de la teoría del delito en razón de que la necesidad objetiva puede responder tanto a conductas dolosas como culposas. La definición que se formula está acorde con la legislación y la doctrina penal contemporánea. Por otra parte, la nueva formulación facilita la comprensión del dolo eventual al definir sus características esenciales.¹¹

Se aumenta el límite temporal de la inhabilitación especial, en razón de la insuficiencia de su escala penal actual para dar respuesta adecuada a aquellos supuestos donde el autor cause graves perjuicios por la violación culpable de sus

¹¹ CARRERO Planes Virginia, SORIANO Miras Rosa María, TRINIDAD Requena Antonio, Cuadernos metodológicos N°37, Teoría Fundamentada. La Construcción de la teoría a través del análisis interpretacional. Centro de Investigaciones Sociológicas. Madrid, 2006.

especiales deberes relacionados con el ejercicio de una profesión, cargo o de una actividad sujeta a licencia, autorización o permiso, otorgados por el poder público. Se agrava la escala penal de la inhabilitación especial cuando la consecuencia de la violación culpable del deber de cuidado es la muerte de una persona o el delito es cometido por un funcionario público en el ejercicio de sus funciones. De esta manera, se toma en cuenta la importancia de los bienes jurídicos afectados y de los valores sociales comprometidos por el hecho delictivo.

Se formula el sistema de atenuantes especiales con el objeto de dotarlo de mayor efectividad y amplitud en su aplicación a los casos que se presentan. Para esto, no se toman en cuenta los mínimos establecidos en cada tipo penal sino los mínimos generales de las penas de presidio y de reclusión.

En caso de la pena de presidio de 30 años se la reduce a 15 años, incorporando, a diferencia del régimen anterior, una efectiva y sustancial reducción de pena, acorde con la naturaleza de las situaciones a la que se aplica. El sistema penal de doble vía - penas y medidas de seguridad - requiere las garantías del principio de culpabilidad y el principio de proporcionalidad, para ajustarse al Estado de Derecho. La inclusión de la proporcionalidad en la aplicación de las medidas de seguridad limita su alcance a la vulneración mínima de los derechos inherentes a la personalidad del sujeto con relación a la necesidad de tratamiento.

Se elimina la regulación de la delincuencia habitual y profesional por su imprecisión. Ambigüedad y efectos desproporcionados al permitir la imposición de una medida de seguridad de duración indeterminada sin que sea necesario que el autor hubiera cumplido pena por un delito anterior, como se exigía para el caso de reincidencia. De esta manera, se superan resabios de un Derecho Penal de peligrosidad, fundado en especulaciones inciertas sobre la personalidad del agente y su futuro desenvolvimiento.

En todo caso, la aplicación del Instituto de la reincidencia satisface las exigencias de política criminal en relación con autores de delitos con un elevado índice de peligrosidad. Sé amplio el margen de pena en la aplicación de la condena de ejecución condicional, para evitar la imposición de penas privativas de libertad de corta duración, en razón de que carecen de efectos resocializadores y producen, contrariamente, una influencia criminalizante sobre el condenado. Con este cambio, afirma, la legislación penal responde a la tendencia universal de política criminal en materia de penas privativas de corta duración. La ejecución de las penas cortas privativas de libertad representa un alto costo para el Estado. Todos los esfuerzos para evitarlas serán positivos, máxime se tiene en cuenta que la experiencia de otros países demuestra que los autores de delito a quienes se les ha suspendido condicionalmente la pena, en su gran mayoría no vuelven a delinquir.

También se suprimen los criterios de moral en la valoración de la procedencia de la suspensión condicional de la pena, como es el caso del arrepentimiento, se limita estos parámetros de necesidades de prevención especial. Se agrava la pena del homicidio culposo cometido por personas que tienen a su cargo especiales deberes u obligaciones inherentes a su profesión, oficio o cargo, por la mayor exigencia de adecuación a derecho que importan los mismos.

Ni duda cabe que esta regulación que merece ser considerada, constituye una respuesta, a la desidia y desinterés por la vida humana que demuestran algunas personas en el ejercicio de sus actividades, como es el caso de la actuación imprudente en el ejercicio de funciones, de conductor. Como respuesta a las innumerables pérdidas de vidas humanas o lesiones gravísimas ocasionadas con motivo de la explotación inadecuada de un servicio de transporte público se incorpora un tipo penal que sanciona el homicidio culposo y aplica una inhabilitación especial para conducción obligatoria a los responsables de estos hechos.

Se hace extensiva la responsabilidad a los propietarios, administradores o gerentes del servicio público de transporte que por culpa grave en la elección, vigilancia o

instrucción de su personal o negligencia en el cuidado y mantenimiento de las unidades de transporte no evitaron el accidente. Estas personas pueden resultar más culpables que el propio conductor cuando permiten la circulación de vehículos sin un mantenimiento adecuado, utiliza servicios de conductores inexpertos o los obligan a trabajar en condiciones de fatiga, etc. No compartida por el jurista Gastón Ríos Anaya En conclusión, el objetivo de esta reforma parcial y las descritas relevantes sobre el tema, es adecuar nuestro sistema penal al Estado de Derecho, garantizar la seguridad jurídica de la sociedad y el individuo en un sistema democrático e iniciar el proceso de reformulación total de nuestro sistema penal sustantivo. El camino se ha iniciado y su consolidación dependerá de la reformulación del sistema de penas y la escala penal en busca de proporcionalidad en la sanción. La búsqueda de alternativas a la privación de libertad y la consolidación de un derecho penal mínimo que garantiza la seguridad jurídica y limite los alcances del derecho penal sancionador, son metas que deben guiar, a una reformulación de la norma

2.5. MARCO JURIDICO

Las normas del Código de Procedimiento Penal Ley 1970¹² y Ley de Ejecución Penal y Supervisión, Justifica Modificación de Accidentes de Tránsito. La inserción de los motivos que impulsaron en la promulgación del Código de Procedimiento Penal Boliviano, que contiene normas procedimentales de carácter constitucional garantista, dejando para la historia el anterior por su naturaleza inquisitoria, y su consideración en el trabajo tiene por finalidad, que según la doctrina constitucional, cuando las leyes en general y las normas, cuando son de naturaleza no sustantiva, que regulan procedimientos, pueden ser aplicadas de manera inmediata, porque tiene por regular un hecho en la actualidad y no ha hechos pasados, y precisamente otorgan varios beneficios a favor del imputado, de excarcelación detallados más adelante, sobre la violación por el autor del Art. 261 del Código Penal Boliviano, relativo a accidentes de tránsito, su eficacia queda relegada, al dimensionarse el

¹² Bolivia (Estado Plurinacional de) Código de Procedimiento Penal (sancionado por la Ley N° 1970 de 25 de marzo de 1999)

exceso de garantías que muestra en los Arts. 366 y 368 del Código de Procedimiento Penal, la suspensión condicional de la pena, favorece al autor condenado a pena privativa de libertad que no exceda tres años de duración. El perdón judicial, a favor del sentenciado con una pena hasta dos años y sea su primer delito.

En la Ley de Ejecución Penal y Supervisión, atribuye la competencia a Jueces de Ejecución Penal, describiendo los beneficios de personas con sentencia ejecutoriada, entre los importantes están: La redención Art.138, con los 7 requisitos, los relevantes, haber trabajado de manera regular, bajo control de la administración penitenciaria ó haber estudiado aprobando la evaluación. Se extingue la condena por haber trabajado ò estudiado a cambio de 2 días de trabajo ó estudio por un día de condena, cumplir las 2/5 partes de la condena, pasibles a todos los condenados, excepto a los condenados por violación a menores de edad, asesinato sin derecho a indulto y delitos de la Ley 1008, se redime a condenados de 1 hasta 15 años. El Extramuro, Art. 169, definido solo como extramuro, no considerado como libertad, ni prelibertad, con la finalidad de trabajar o estudiar fuera del Penal, cumplimiento de requisitos y el 50% de condena, con presentación de dos garantes personales; inviable a delitos de violación a menores de edad, asesinato sin derecho a indulto y delitos de la Ley 1008 con pena privativa de libertad hasta 15 años.

La libertad condicional, Art. 174, es la última etapa del sistema progresivo penitenciario, consiste en el cumplimiento de condena en libertad, pero restringido, cumpliendo las 2/3 partes de la condena, remite al Art. 24 de la Ley 1970, para todos los delitos sin excepciones, que observe buena conducta y vocación para el trabajo. La detención domiciliaria Art. 196, extensivo a condenados de 60 años adelante, no es preciso cumplir las 2/5 partes de la condena, también quien padezca enfermedad crónica. Para los demás delitos cumplir 2/5 partes de condena, con 60 años adelante, excepto para los que no admitan indulto. Salidas prolongadas, Art. 167, haber cumplido las 2/5 partes de la condena y cada año tiene 15 días máximos con presentación de garantía personal. Salidas de 24 horas, Art. 136, beneficiados con nota meritoria otorgada por el Director del Centro Penitenciario. Otros beneficios

previstos en el Art. 428 del CPP. Y salidas a condenados por salud, viaje, internación médica. Estos beneficios establecidos en normas legales, constituyen fundamento sustancial en la propuesta del presente trabajo, desarrollado más adelante Así, según estudios de la GTZ, el sistema de justicia penal atraviesa una crisis estructural, cuyo aspecto más crítico es la retardación manifiesta que impide la realización de una justicia pronta y cumplida.¹³

La carencia de un mecanismo apropiado de selección de acciones y delitos; que se traduce en una sobrecarga de trabajo de los jueces y tribunales penales. La distorsión de la etapa de la instrucción por tres hechos esenciales: - Se reduce a una reproducción y ratificación de las diligencias de policía judicial, que no constituyen propiamente una investigación porque se recusan en la mayor parte de los casos sin ningún tipo de control, ya sea funcional o jurisdiccional – El Juez instructor actúa en un rol dicotómico de investigador y contralor de los derechos y garantías del imputado; debido al carácter incompatible de estas funciones, ninguna de las mismas se cumple eficazmente- El Ministerio Público no ejerce las atribuciones conferidas constitucionalmente, como son: Investigar, recolectar elementos de convicción y fundar su acusación en la etapa del plenario, limitándose su actuación a una intervención meramente dictaminadora.

La ausencia de un verdadero juicio oral, público y contradictorio debido a que en la práctica el Juez de Instrucción ratifica todo lo actuado por la Policía Técnica Judicial, actualmente Fuerza Especial de Lucha Contra el Crimen, así como por la existencia de normas que impiden su real y plena vigencia, aunque paradójicamente otras disposiciones lo consagran. Absoluta ineficacia del Estado para la persecución penal de la delincuencia organizada, la corrupción y los delitos verdaderamente graves, puesto que irracionalmente concentra sus esfuerzos persecutorios en la delincuencia convencional. Proliferación de recursos provocando demora y arbitrariedad constituyéndose en un factor agravante de la retardación de justicia.

¹³ FERRI, Enrico. Sociología Criminal, Tomo I. Madrid Editorial e Imprenta de J- Góngora Álvarez. Primera edición en 1887, traducida por Isidro Pérez Oliva. Segunda edición en español, publicada en 1907, traductor. Versión Española, Antonio Soto y Hernández. Madrid, España.

El grave agotamiento y crisis del sistema de administración de justicia penal, incapaz para enfrentar con éxito la impunidad, incapaz para generar confianza en la ley y en las instituciones públicas, así como para resolver los conflictos, condujeron a reconocer la necesidad del cambio legislativo en la justicia penal. Entre los problemas detectados, los más graves requerían soluciones urgentes porque conducen al sistema a un colapso inminente.

La retardación de justicia, que constituye el gran mal de nuestro sistema procesal, había permitido alcanzar situaciones absolutamente atentatorias con el Estado de Derecho, mantener privada de libertad a una persona que, después de varios años de proceso, eventualmente era declarada inocente o absuelta, o permitir que esté en detención preventiva un tiempo mayor al máximo de la pena que se podría imponer por el delito por el cual se la procesaba.

En las cárceles de Bolivia, la mayoría de los presos se encontraba en calidad de detenidos preventivos o formales, se desnaturaliza el principio constitucional de que no puede existir pena alguna sin antes se haya determinado su culpabilidad mediante sentencia ejecutoriada. El principio constitucional de presunción de inocencia carecía de vigencia real debido a que el mayor número de reclusos estaba constituido por presos sin condena saturando los recintos penitenciarios y se creó intolerables condiciones de hacinamiento carcelario.

Así se ha iniciado un proceso de cambio cualitativo en la regulación de las medidas cautelares y en la concepción de sistema de administración de justicia penal, para que se convierta en un sistema respetuoso de las garantías constitucionales y, a la vez, eficaz en la resolución de conflictos. Se pretende consolidar y fortalecer este cambio con el Código de Procedimiento Penal, Ley 1.970. Se inspira fundamentalmente en los principios republicanos que orientan el proceso y el sistema de administración de justicia, establecidos en la Constitución Política del Estado, y en los criterios universales de justicia proclamados por la declaración Universal de los Derechos Humanos, la Convención Americana sobre Derechos

Humanos(Pacto de San José de Costa Rica), la declaración Americana de Derechos y Deberes del Hombre, la Convención para la protección de los Derechos Humanos y las libertades fundamentales, y otros pactos internacionales referidos a la materia.

Es una propuesta de cambio del sistema de justicia penal a nivel global estructural, que se inscribe dentro de la corriente latinoamericana de modernización de la administración de justicia penal orientada por el Código Procesal Penal Modelo para Iberoamérica, que ha sido elaborado por el Instituto Iberoamericano de Derecho Procesal durante casi veinte años por connotados especialistas de la materia. El referido Código Procesal Modelo para Iberoamérica, tiene como fuentes las leyes procesales de Francia, Italia, España y la Ordenanza Procesal Alemana, contiene una propuesta básica, concreta y operativa de un sistema penal que recoge los mecanismos más aptos para solucionar los conflictos sociales que requieren de la justicia penal.

En esta perspectiva y en coincidencia con las reformas introducidas en el resto de los países del continente y las corrientes modernas del derecho penal, la instauración del sistema acusatorio, reflejado en el diseño constitucional del proceso penal, caracterizado por el sistema de juicio oral, y fundado en los principios de publicidad, inmediación, concentración, celeridad y economía procesal. El juicio oral publico, es entendido como el momento cumbre del proceso penal, la fase esencial del proceso para la comprobación del delito y la responsabilidad del encausado, con plenitud de jurisdicción y desde esta perspectiva es que se ha estructura todo el proceso penal.

Se tomó en cuenta la situación de la justicia penal, los problemas a los que había que dar respuesta y se ha procurado incorporar los mecanismos que en la practica (nacional y extranjera) demostraron ser los más idóneos para solucionarlos. No obstante que se plantea un cambio estructural y profundo a nivel global y acorde con las necesidades identificadas en la formulación de las normas y respeto a

nuestra tradición jurídica. Conviene aclarar que por la tradición jurídica se entienden los principios y bases republicanas del sistema la tradición jurídica o la idiosincrasia del país.

La instauración de un sistema verdaderamente acusatorio, no se satisface sin una correcta ubicación del órgano acusador en el proceso penal, y que traduzca la necesaria diferenciación de las funciones estatales en el ejercicio de la coerción penal, donde las funciones de investigar acusar, por una parte, y la de decidir por la otra, estén encomendadas a órganos estatales diferentes.

Esta premisa rectora del sistema acusatorio, redefine la ubicación y funciones de la Fiscalía, se reserva para este órgano la realización de la investigación preliminar, cuya consecuencia lógica es que también la promoción de la acción penal quede a su cargo. De esta forma también se evita la incoherencia de que el fiscal acuse sobre la base de elementos probatorios que él no ha recogido. Durante el plenario o juicio, el fiscal tendrá bajo su responsabilidad la iniciativa probatoria para el descubrimiento de la verdad. El ejercicio de la mayoría de las facultades de investigación, que antes detentaba autónomamente el Juez, queda condicionado al pedido de las partes.

Con relación al imputado se incorpora también sustanciales modificaciones con el único objetivo de otorgarle su verdadero status al interior del proceso penal, es decir el de un verdadero sujeto procesal que ya no podrá ser tratado como un mero objeto de persecución. Se regula la inviolabilidad de la defensa, con sus manifestaciones: la defensa material que reconoce en favor del imputado el derecho a defenderse por sí mismo y la defensa técnica como un derecho irrenunciable; asignando la debida importancia a la defensa material muy particularmente a su principal manifestación cual es la declaración del imputado, la que no es concebida como un medio de prueba incriminatorio, sino como realmente debe ser en un Estado de Derecho, como un medio esencialmente defensivo.

Se regula la defensa técnica como un derecho irrenunciable y en este sentido se fortalece la Defensa Pública, puesto que el Estado tiene la obligación de proporcionar una eficaz defensa técnica no sólo a favor de, aquellas personas que debido a su situación económica no puedan procurarse un abogado particular, sino también aún en aquellos casos en el que el imputado se niegue a designar un defensor particular.

Asimismo se reivindica el derecho que tiene la víctima de ser escuchada e informada de los resultados del procedimiento, aunque no haya intervenido como querellante. Se recupera así su condición de sujeto natural del proceso penal.

Por otra parte se da plena vigencia al principio de la justicia pronta y cumplida a través de mecanismos idóneos que permitan un efectivo control de la retardación de justicia, se consagra el derecho que tiene toda persona a una decisión judicial definitiva en un plazo razonable, estableciéndose así que todo proceso tendrá una duración máxima computable desde el primer acto del procedimiento, aunque modificada por Sentencias Constitucionales y Doctrina Legal emanada de la Corte Suprema de Justicia, de cumplimiento obligatorio al tenor del Art. 44 de la Ley del Tribunal Constitucional y Art. 420 del Código de Procedimiento Penal.

El mecanismo propuesto para un efectivo control de la retardación de justicia, responde a la idea de que si el transcurso de los plazos produce efectos sustanciales sobre los actos procesales en particular, con mayor razón debe producirlos respecto del proceso en sí y de todas aquellas medidas que restringen la libertad antes de la condena; en esta perspectiva se tiene previstos como efectos sustantivos: La extinción penal cuando haya vencido el plazo máximo de duración del proceso sin haberse pronunciado sentencia definitiva, sin embargo desarrollada la interpretación de la norma mediante Sentencia Constitucional No.101 y 1036, con la finalidad de no afectar derechos de la víctima por inacción de los organismos del Estado; la libertad cuando se haya solicitado una medida cautelar privativa de

libertad y no sea resuelta dentro del plazo legalmente establecido, siempre que amerite dicha medida.¹⁴

2.5.1. Medios de Prueba

Al regular los medios de prueba, abandona el sistema de prueba tasada por ser inadmisibles en un sistema acusatorio. Así se excluyen de los medios de prueba a las declaraciones del imputado, ya que han sido reguladas como la máxima expresión del derecho a la defensa y por eso se permite acabar con la aberrante concepción de considerarla como una prueba incriminatoria. Se han excluido también los indicios, presunciones y las tachas de los testigos.

Se acaba con todo vestigio de prueba tasada, para consolidar la sana crítica como el único sistema de valoración compatible con el régimen democrático y republicano, se revaloriza la figura del Juez se lo considera un ser pensante, se establece la más plena libertad de convencimiento de los jueces, pero al mismo tiempo le exige que las conclusiones a que arribe sea fruto racional de las pruebas, le obliga a proporcionar razones de su convencimiento, se demuestra el nexo racional contrastado entre las afirmaciones o negaciones y los elementos de prueba valorados.

2.5.2. Juez Contralor

Sobre las medidas cautelares, sé amplio notablemente el espectro de éstas, de tal suerte que la detención preventiva sea la última ratio y lograr así que el principio constitucional que manda "la libertad es la regla y la detención la excepción", sea al fin una realidad tangible. Reconocido el imputado como inocente hasta la sentencia firme de condena.

¹⁴ ESTA SENTENCIA CONSTITUCIONAL, REFIERE A QUE LA EXTINCIÓN DE LA ACCIÓN POR DURACIÓN MÁXIMA DEL PROCESO DEBE SER FUNDAMENTALMENTE POR QUE EL TIEMPO EXCEDENTE TRANSCURRIDO EN EL PROCESO SE ATRIBUYA A LA FALTA DE DILIGENCIAS ATRIBUIDAS AL ÓRGANO JUDICIAL Y NO ASÍ A LAS ACCIONES DILATORIAS QUE REALIZO EL IMPUTADO

La etapa preparatoria, el Juez de Instrucción actúa como un contralor de las garantías constitucionales, se delimita las funciones de uno y otro, estableciéndose que el Juez de Instrucción no podrá realizar funciones de investigación, y por otra parte que el fiscal no podrá realizar funciones jurisdiccionales, considerado el sobreseimiento como una actuación netamente funcional.

Se rescata la idea de “juicio”, como el momento cumbre del proceso penal, donde la oralidad cumple un rol fundamental, ya que implica el contacto directo entre el Juez y la prueba y la actuación directa de las partes frente al Juez, garantizando la solvencia, fluidez y operatividad del debate contradictorio y la vigencia del principio de inmediación. La oralidad deja de ser utilizada tan solo para la lectura de las piezas escritas para convertirse en el instrumento al servicio de los fundamentales principios que forman y orientan el auténtico juicio penal. Se limita así la incorporación de prueba por su lectura y se establece la obligatoriedad que tiene el Tribunal de dictar sentencia inmediatamente después de finalizado el debate y en la misma audiencia.

Se toma cuenta así como la celeridad debe primar en la substanciación de los juicios, justicia pronta y cumplida, no debe realizarse a costa de sacrificar las garantías constitucionales del justiciable, tampoco la celeridad puede constituir un obstáculo en la represión de la delincuencia organizada y de la delincuencia transnacional.

La justicia comunitaria mediante el procedimiento para delitos relacionados con pueblos indígenas, en concordancia con la constitución, reconocen a las comunidades indígenas la voluntaria sujeción a su derecho consuetudinario, otorgándole plena vigencia a las soluciones alternativas a las que haya arribado, sin más limitaciones que las establecidas en la Constitución Política del Estado en resguardo a los Derechos Humanos.

2.5.3. Recursos

Al ocuparse de los recursos, regula coherentemente los medios de impugnación a las resoluciones judiciales; procede la apelación solo en casos estrictamente señalados, se clarifica el recurso de casación por un tribunal de mayor jerarquía que ejerza el control de la legalidad, a través de la doctrina aplicable impuesta para su cumplimiento obligatorio.

Se ha establecido la novedad de la prohibición de la “reformato in peius” (reforma en perjuicio), de modo que, cuando una resolución solo haya sido impugnada por o para el imputado o condenado, no podrá ser modificada en su perjuicio. La justicia penal responde al cambio doctrinario y la convivencia en un auténtico Estado de Derecho, se fortalece la democracia, la paz social, un mejor nivel de vida, el hombre es el verdadero protagonista del proceso penal y no las cosas, los expedientes, se refleja la legislación penal, más que ningún otro producto cultural, la sociedad en que se vive, por eso se tiene que a un Estado siempre se le puede decir, “muéstrame tus leyes penales porque te quiero conocer a fondo”.

2.5.4. Oralidad

La mención de la sustitución de la escritura por la oralidad, agiliza la tramitación de las causas, evita el abuso de estrategias dilatorias, protege la economía de los litigantes, permite la solvencia, fluidez y operatividad del debate entre las partes, profundiza el conocimiento del conflicto, permite al juzgador conocer mejor la personalidad del acusado, de la víctima y comprobar casi de inmediato la pertinencia, eficacia y veracidad de los medios probatorios, posibilita a los litigantes un efectivo control de las actuaciones judiciales, garantiza la imparcialidad del órgano jurisdiccional, evita el fraude procesal y la corrupción, otorga transparencia y credibilidad a la función judicial.

Sin embargo con el devenir en la aplicación de la normatividad del Código de Procedimiento Penal, Ley 1970, se ha detectado falencias algunas por el uso y abuso de medios de defensa no siempre apropiadas objeto dilatoriamente la

imparcialidad del operador de justicia, se plantea incidentes de recusaciones en forma reiterada, clarificado su aplicación con el desarrollo de sentencias constitucionales Nos. 48/04 y 54/04. No obstante la razón que ensombrece la eficacia de este cuerpo legal es el peregrinaje de los procesos, ante la ausencia de constitución de tribunales de sentencia con jueces ciudadanos, se vulnera el principio constitucional de celeridad, presenta ostensible demora sobre el normal desarrollo de las causas.

2.6. LEGISLACION COMPARADO

Algunas legislaciones de nuestro continente, de Centro América y España se toman en cuenta y contrasta las semejanzas y diferencias con el Código Penal de Bolivia, sobre accidentes de tránsito.

2.6.1. Código Penal de Paraguay

Art. 217.- Exposición a peligro de tránsito terrestre.

El que dolosa o culposamente:

- Condujera en vía pública un vehículo pese a no estar en condiciones de hacerlo con seguridad a consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas u otras sustancias enajenantes, de defectos físicos o síquicos, o de agotamiento,
- Condujere en la vía pública un vehículo de automotor pese a carecer de la licencia de conducir o existiendo la prohibición de conducir, o habiendo sido privado de documento de licencia; o
- Como titular del vehículo tolerara la realización de un hecho señalado en los numerales anteriores, será castigado con pena privativa de libertad de hasta dos años o con multa.

La semejanza con en el Código Sustantivo Paraguayo se inserta la conducta de conducir vehículo con ingestión de bebidas alcohólicas, y la prohibición de conducir sin licencia, que en Bolivia, se disgrega en el Código Penal y el Código de Tránsito ambas conductas.

La diferencia se visualiza en la conducta solamente culposa en la normatividad boliviana, aunque tenga su agravante la conducción bajo la ingestión de bebidas alcohólicas o estupefacientes, que en Paraguay obliga a valorar la agravante como delito doloso, no obstante que no menciona expresamente la muerte de persona, la pena se considera reducida.

2.6.2. Código Penal Peruano

Se consigna como delitos contra la seguridad ciudadana en el Cap. I: Delitos de peligro común.

Art. 274.- Conducción en estado de ebriedad o drogadicción. El que encontrándose en estado de ebriedad o drogadicción conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, instrumento, herramienta, maquina u otro análogo, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de un año e inhabilitación.

Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros o de transporte pesado, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de dos años e inhabilitación.

Art. 275.- Formas agravadas. La pena será privativa de libertad no menor de seis ni mayor de quince años cuando en la comisión del delito concurre cualquiera de las siguientes circunstancias:

- Si hay peligro de muerte para las personas.
- Si el incendio provoca explosión o destruye bienes de valor científico, histórico, artístico, cultural, religioso, asistencia, militar o de importancia económica.
- Si resultan lesiones graves o muerte y el agente pudo prever estos resultados

La semejanza se presenta al adecuar como conducta punitiva del autor en estado de ebriedad, se impone pena corporal, se agrava si se produjere con medios de transporte público de pasajeros.

La diferencia radica, que la pena en Perú se considera delito leve por el escaso tiempo de privación de libertad, se toma en cuenta no solamente un vehículo automotor, sino una herramienta u otro análogo, descripción irrelevante, que en

Bolivia, el solo hecho que se produjere con un automotor se considera a todo vehículo con esta característica esencial.

2.6.3. Código Penal de Chile

Art.329.- El que por ignorancia culpable, imprudencia o descuido, o por inobservancia de los reglamentos del camino, que debe conocer, causare involuntariamente accidentes que ocasionen lesión o daño a alguna persona, sufrirá las penas de reclusión menor en su grado mínimo y multa de seis a diez sueldos vitales. Cuando el accidente ocasionare la muerte a una persona, la pena será de reclusión menor en cualquiera de sus grados.

Las disposiciones de este artículo son también aplicables a los empresarios, directores o empleados de la línea.

La semejanza, es notoria al introducir en la normatividad a responsables indirectos, como los dueños de la empresa, directores, que tiene sentido finalista de obligar a estos personeros legales observar mayor responsabilidad en la administración de una empresa de servicio público con gran número de usuarios.

La diferencia, fehaciente es que en Chile se considera como delito netamente culpable, al tomar en cuenta la ignorancia involuntaria o imprudente de conducir un vehículo, no obstante que se origine la muerte de una persona, no contemplando el valor fundamental del derecho a la vida, entendido el contexto de esta norma por la enraizada política jurídica penal proveniente de un régimen político rígido.

2.6.4. Código Penal de El Salvador

En este Código, no legisla expresamente el accidente de tránsito como tal, sino como lesiones corporales, así:

Art.397.- El que hiriere, golpeare o maltratare de obra a otro, será castigado como procesado por lesiones graves, I: Con la pena de presidio mayor en su grado mínimo, si resultas de las lesiones queda el ofendido demente, inútil para el trabajo, impotente, impedido de algún miembro importante o notablemente deforme; 2: Con el presidio menor en su grado medio, si las lesiones produjeren al ofendido enfermedad o incapacidad para el trabajo por mas de treinta días.

La semejanza, destaca el resultado del accidente como lesión y de acuerdo a la misma se disgrega como leve o grave.

La diferencia, relevante muestra una interpretación del Código Penal de San Salvador extremadamente confusa, presta a utilizar de acuerdo a la habilidad de la defensa para el logro en beneficio del contratante, restando credibilidad en la víctima a la tutela judicial efectiva.

2.6.5. Código Penal de España

Art. 379.-El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas ó de bebidas alcohólicas, será castigado con la pena de arresto de ocho a doce fines de semana o multa de tres a ocho meses y, en cualquier caso privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores, respectivamente, por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

Art. 380.- El conductor que, requerido por el agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, será castigado como autor de un delito de desobediencia graves.

Art. 381.- El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, será castigado a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

Art. 382.- Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o multa de tres a ocho meses, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas: 1.- Alterando la seguridad del tráfico mediante la colocación en la vía de obstáculos imprevisibles derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o daño de la señalización, ó por cualquier otro medio; 2.- No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

Art. 383.- En la aplicación de las penas establecidas en los citados artículos, procederán los Jueces y Tribunales según su prudente arbitrio.

Art. 384.- Será castigado con las penas de prisión de uno a cuatro años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a seis y hasta diez años, el que, con consciente desprecio por la vida de los demás incurra en la conducta descrita en los artículos anteriores.

Cuando no se haya puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, la pena de prisión será de uno a dos años, manteniéndose el resto de las penas.

Art. 385.- El vehículo a motor o el ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el artículo anterior, se considera instrumento del delito.

La semejanza, se presenta al sancionar al autor de conducir bajo dependencia de alcohol u otras sustancias tóxicas, estupefaciente con penas corporales y la privación del derecho a conducir vehículos automotores de uno a cuatro o cinco años, distinguiéndose en España el acto de conducir en estado de embriaguez, se destaca la vida axiologicamente, que en Bolivia se requiere sea un accidente.

La diferencia, fundamental se presenta en la imposición de penas que en España, se considera leve, a diferencia en Bolivia la mínima es un año, sin embargo conviene destacar que la norma de nuestro País ha considerado sancionable la acción de producir un accidente, a diferencia de España, que obliga a valorar la acción del autor de haber conducido con plena conciencia del desprecio por la vida, y temeridad manifiesta, conducta subsumida el conducir bajo estas características la ingesta de bebidas alcohólicas, sin embargo la pena al adecuar a una máxima de cuatro años, continua con la atribución a accidente, y por ende se considera imprudente o negligente, así se conduce al Juez expresamente en la norma, que aplique la pena según su prudente criterio, se destaca la valoración lógica que incumbe al operador de justicia.

Del mismo modo en Bolivia, no se regla el destino del automotor, que la Institución competente en asumir conocimiento de la investigación, considera como

resarcimiento del daño civil, que en España se toma en cuenta como instrumento del delito.

2.6.6. Código Penal de Guatemala.

De los delitos contra la seguridad del tránsito, responsabilidad de los conductores.

Art. 157.-Será sancionado con multa de cincuenta a un mil quetzales y privación de la licencia de conducir de tres meses a tres años:

- Quien condujere un vehículo de motor bajo influencia de bebidas alcohólicas o fermentadas, fármacos, drogas tóxicas o estupefacientes
- Quien condujere un vehículo de motor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de personas, su integridad o sus bienes, o causando intranquilidad o zozobra pública.

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

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

Responsabilidad de otras personas.

Art. 158.- Serán sancionados con multa de veinticinco a quinientos quetzales y prisión de dos a seis meses, quienes pusieran en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos en cualquiera de las siguientes maneras:

Alterando la seguridad de tránsito mediante la colocación de obstáculos imprevisibles, derramamiento de sustancias deslizantes o inflamables, mutación o destrucción, total o parcial de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos.

La semejanza, es notoria al sancionar al autor corporalmente así como la prohibición de la realización esta actividad, se priva de la licencia, cuando se presenta con influencia de bebidas alcohólicas, estupefacientes, considerado en

ambas legislaciones como una conducta imprudente, negligente, y por ende delito culposo.

La Diferencia, en cuanto a la imposición de la pena en Guatemala es considerada delito leve y tiene como pena mínima tres meses, aunque se agrava cuando concurre la reincidencia, presupuesto exigible a un antecedentes de tener sentencia condenatoria, razonamiento rígido y extremo, para elevar la pena al autor de un hecho que hubiera puesto en peligro la vida de las personas, que en Bolivia de antemano la mínima, de pena imponible es un año, agravándose con la influencia de alcohol o estupefacientes.

Código Penal de Costa Rica.

Actualizado a 26 de febrero de 2002 Ley No. 4573 de 4 de mayo de 1970 En vigor desde el 15 de mayo de 1971.

Art.- 33 (Caso fortuito o fuerza mayor): No es culpable quien realiza el hecho típico por caso fortuito o fuerza mayor.

Art. 128.- Se impondrá prisión de hasta un año hasta cien días multa al que por culpa causare a otros lesión de las definidas en los Artículos 123(lesiones graves), 124(lesiones graves) y 125(lesiones leves). Para la adecuación de la pena al responsable, el tribunal deberá tener en cuenta el grado de culpa, el número de víctimas y la magnitud de los daños causados.

En todo caso, el autor de las lesiones culposas se le impondrá también inhabilitación de seis meses a dos años para el ejercicio de la profesión, oficio, o arte, actividad en que se produjo el hecho.

Al conductor reincidente se le impondrá, además la cancelación de la licencia para conducir vehículos, por periodo de uno a dos años.

Si el hecho fuere cometido bajo los efectos de bebidas alcohólicas, de drogas enervantes, la cancelación de la licencia será de dos a cinco años.

La Semejanza, nítida refiere a que ambos países consideran como delito culposo, al adecuar la conducta del autor como culpable, típico y fortuito, así como la inhabilitación para conducir, se considera como agravante bajo la influencia del

alcohol, drogas o estupefacientes, aunque la sanción en Costa Rica se considera leve, tiene como mínima seis meses.

La diferencia entre ambos países es la imposición de la pena, en Costa Rica es leve su máxima pena es de un año, considerada sanción rígida la inhabilitación por un periodo de tiempo para conducir al reincidente y hasta cinco años al que conduce bajo los efectos del alcohol, que en Bolivia la máxima es de cinco años, empero, lo rescatable de la normativa del país Centroamericano es la consideración entre sus elementos constitutivos de la pena, su adecuación en la imposición al número de víctimas y la magnitud del daño, características entendidas en agravantes, digno de ser imitado para una futura modificación.

2.7. NATURALEZA JURÍDICA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

La naturaleza jurídica del accidente de tránsito en varias legislaciones, es considerada como delito culposo, por no concurrir los elementos constitutivos del delito doloso, fundamentalmente el tener la intención manifiesta de ocasionar daños, lesiones o muerte mediante el instrumento del delito, como es el automotor. El accidente de tránsito el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquel transita por vías urbanas o carreteras, generalmente por causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico vehicular, y el vehículo constituye un elemento que ofrece riesgo, que resulta la responsabilidad por el hecho de las cosas, con la inversión de la prueba.

Es accidental por su característica eventual, que altera el orden natural, ocasiona daño, proveniente por un hecho del hombre con consecuencias jurídicas. De todas estas expresiones jurídicas, el análisis intrínseco del hecho, acciona la responsabilidad, concurre para ello presupuestos de la previsibilidad, o la representación y la indiferencia frente a la probabilidad.

2.7.1. Teoría del delito

Concepto de delito 9).- Para considerar como delito y ser sancionado, en consecuencia con una pena, debe partirse del Derecho Penal positivo, situarse fuera del ámbito de lo jurídico, es hacer filosofía, religión o moral.

Delito es toda conducta que el legislador sanciona con una pena. Es una consecuencia del principio de legalidad, conocido con el aforismo jurídico latino “nullum crimen sine lege,” que impide considerar como delito toda conducta que no haya sido previamente determinada por una ley penal.

El concepto de delito castigado por ley con una pena, es un concepto puramente formal, no dice sobre los elementos que debe tener esa conducta. Una definición no solo formal, se destaca que deben ser dolosas o imprudentes, implica ya unas valoraciones materiales. Para afirmar la existencia de delito y poder imponer una pena, no basta con que haya una acción u omisión dolosa o imprudente penada por ley, que son solo una parte de las características comunes a todos los delitos, corresponde a la dogmática jurídica penal, elaborar ese concepto de delito, en el que estén presentes las características generales comunes y todos los delitos en particular, parte lo que el Derecho Penal considera como delito, no solo de la definición general contenida en el Código Penal, sino de todos los preceptos legales que se refieren al delito.

Se llega a la conclusión que responde a una doble perspectiva: Por un lado se presenta como un juicio de desvalor que recae sobre la conducta y, por otro como juicio de desvalor que hace sobre el autor del hecho. Al primer juicio de desvalor se lo llama ilicitud o antijuricidad. Al segundo juicio, la culpabilidad o responsabilidad. Antijuricidad es la desaprobación del acto, mientras que la culpabilidad es la atribución de dicho acto a su autor para hacerle responsable del mismo.

Así en nuestra sociedad existen ciertas conductas que perjudican el bienestar de las personas que la integran, existe otras definiciones como de Luis Jiménez de

Asua, que dice, es un acto típicamente antijurídico, culpable, sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad a un hombre y sometido a una sanción penal. La conducta ligada al delito se conoce como el comportamiento humano voluntario positivo o negativo encaminado a un propósito, en consecuencia una manifestación de voluntad del hombre que puede ser de acción u omisión, que tiene por objeto un propósito.

El delito constituye una acción volitiva del hombre, infiriéndose la necesidad de un sujeto de tal acción, sería el sujeto del delito, que no se identifica con el autor del delito, se trata de nociones diferenciadas. El sujeto del delito resulta, del componente personal de ese concepto, con independencia de las formas específicas en que se materializa su intervención en la ejecución del hecho, que en este caso es el autor del delito. El sujeto del delito debe tener capacidad, a) de deber, que consiste en la aptitud del sujeto para llegar a ser destinatario válido de la norma, por comprender el sentido y alcance de la prohibición jurídico penal, al ser imputable; debe tener capacidad, b) de pena, siendo imputable, se concibe como capacidad de pena; c) de culpabilidad, siendo el contenido fundamental, que consiste en conocer y querer el hecho antijurídico; d) de responsabilidad jurídico penal, que consiste en la capacidad exigida por el Derecho Penal al sujeto del acto socialmente peligroso y antijurídico, el delito, para que se halle obligado a responder, en el orden penal.

El ser humano debe responder de sus acciones delictivas mediante tres criterios: La teoría del libre albedrío, la del determinismo mecanicista y determinismo dialéctico materialista. A) La teoría del libre albedrío consiste en la facultad absoluta de la voluntad para elegir o determinarse en el sentido deseado por el hombre sin sometimiento a causal alguno. B) La teoría del determinismo mecanicista, el sujeto se halla compelido al hecho delictivo, según Ferri, el hombre, conforme a esta idea, es plenamente responsable por vivir en sociedad y mientras vive en ella. C) La teoría del determinismo dialéctico materialista, sobre las acciones del hombre que está regidas por la necesidad y la libertad. La necesidad radica en el carácter condicionado de las acciones humanas, la libertad, en la posibilidad que el hombre

tiene de determinar por sí mismo la dirección de su conducta. Debe aceptar la responsabilidad de todo cuando hace y de todo cuanto deja de hacer.

Los delitos por el número de sujetos, se clasifican en unipersonales o uní subjetivos y los delitos pluripersonales o plurisubjetivos. Los primeros son aquellos en que la figura delictiva se halla concebida o estructurada de tal manera que para su integración basta la actuación de un sujeto, aun cuando sea posible la intervención de varios. Los segundos, son aquellos en los cuales la figura delictiva se halla concebida de tal forma que para su integración resulta necesaria, indispensable, la intervención de varios sujetos.

2.7.2. Tipicidad y Tipo

La tipicidad es la adecuación de un hecho cometido a la descripción que de ese hecho se hace en la Ley penal. Por imperio del principio de legalidad, en su vertiente *nullum crimen sine lege*, solo los hechos tipificados en la ley penal como delitos pueden ser considerados como tales, si no es típico no es delito.

La diversidad de formas de aparición que adoptan los comportamientos delictivos impone la búsqueda de una imagen conceptual lo suficientemente abstracta para poder englobar en ella todos los comportamientos que tengan características esenciales comunes. Es figura conceptual el tipo, que es la descripción de la conducta prohibida que lleva a cabo el legislador en el supuesto de hecho de una norma penal. Tipicidad es la cualidad que se atribuye a un comportamiento cuando es subsumible en el supuesto de hecho de una norma penal. El tipo tiene triple función; la función seleccionadora de los comportamientos humanos penalmente relevantes, la función de garantía, solo los comportamientos subsumibles pueden ser sancionados penalmente y la función motivadora general, con la descripción de los comportamientos en el tipo penal, el legislador indica que comportamientos están prohibidos, y tiene por finalidad la conminación penal contenida en los tipos.

2.8. EL DOLO

La distinción que debe hacerse, en el plano de la tipicidad, entre tipo de injusto realizado dolosamente y tipo de injusto realizado imprudentemente. Esta distinción tiene suma importancia, porque cada uno ofrece particularidades dogmáticas propias.

El delito doloso supone una agresión consciente contra el bien jurídico protegido, mientras que la imprudencia es solo una falta de cuidado en la que a veces el sujeto ni siquiera se plantea el posible daño al bien jurídico, por eso la realización dolosa es mas grave que la realización imprudente, tradicionalmente llamada culpa. El dolo esta constituido por dos elementos: a) Elemento intelectual; para actuar, el sujeto de la acción debe saber que es lo que hace y conocer los elementos que caracterizan su acción como típica, el sujeto, conducta, resultado, relación causal o imputación objetiva, etc., b) Elemento volitivo, no basta con el mero conocimiento de los elementos objetivos del tipo, es necesario querer realizarlo.

2.8.1. Clases de dolo

- a) **Dolo Directo.-** No basta con que prevea la consecuencia accesoria, es preciso que, previéndola como de necesaria o segura producción, la incluya en su voluntad.
- b) **Dolo Eventual.-** El sujeto se representa el resultado como de probable producción y, aunque no quiere producirlo sigue actuando, admite su eventual realización, no le importa lo que pase. Se pretende describir un complejo proceso psicológico, se entremezclan elementos intelectuales y volitivos, constituye la frontera entre el dolo y la imprudencia, llamada la imprudencia consciente.

El dolo eventual desarrollaremos más adelante, por constituir el fundamento sustancial del trabajo.

Antijuricidad Es un predicado de la acción, el atributo con el que se califica una acción para denotar que es contraria al orden jurídico, es la ofensa al bien jurídico

que la norma quiere proteger. La esencia de la antijuricidad es la ofensa a un bien jurídico protegido por la norma que se infringe con la realización de la acción. Así, si el tipo es la descripción, la antijuricidad da la estimativa del acto.

Culpabilidad Demuestra que junto a la tipicidad y la antijuricidad, debe darse una tercera categoría, cuya presencia es necesaria para imponer una pena, esta categoría es la culpabilidad, cuya función consiste, en acoger aquellos elementos, visto como un reproche que se hacía al autor del delito por haber actuado en la forma en que actúo, no obstante, de tener la posibilidad de actuar en forma distinta, que según la concepción normativa, actúa culpablemente el que pudo proceder de otra manera. Aunque científicamente esta concepción es indemostrable, algo que se puede creer, pero no se puede demostrar. En consecuencia la culpabilidad es un principio organizativo de atribución de la responsabilidad individual característico de las sociedades modernas.

En el sentido amplio, la culpabilidad se define como el conjunto de presupuestos que fundamentan la reprochabilidad personal de la conducta antijurídica. Es la expresión, según Edmundo Mezger, jurídicamente desaprobada de la personalidad.

La imputabilidad Es la atribución de un hecho para hacerle sufrir las consecuencias, es decir para hacerle responsable de un hecho que es culpable. Es la existencia de una relación de causalidad psíquica entre el delito y la persona, la responsabilidad resulta de la imputabilidad, puesto que es responsable el que tiene capacidad para sufrir las consecuencias del delito. Bajo el concepto clásico, se basa en la existencia del libre albedrío y de responsabilidad moral, bajo este punto de vista, la imputabilidad criminal no es cosa distinta de la imputabilidad moral.

2.9. LA AUTORÍA

El Código Penal argentino y el español, se limitan a mencionar a todos como autores mediatos o de los co-autores, cómplices, cooperadores necesarios o instigadores, toman parte en un hecho equiparándolos a los efectos de la pena

aplicable, sin embargo para que sea caracterizado como autor, debe presentarse circunstancias generales, como el dominio final del hecho; y circunstancias especiales, donde además del dominio del hecho, son precisos otros elementos, el subjetivo de lo injusto y tenga dominio del oficio que realiza, es la característica objetiva.

Sujeto activo El autor aquel que realiza la acción prohibida u omite la acción esperada, al margen de que después pueda o no ser responsable del delito en cuestión, depende de que se dé o no una causa de justificación y de que tenga o no las facultades mínimas necesarias para la culpabilidad. La norma jurídica penal tiene una función protectora de bienes jurídicos, por tanto, el bien jurídico, con criterio de clasificación, en función del bien protegido, es la clave que permite descubrir la naturaleza del tipo, dándole sentido y fundamento.

Sujeto pasivo Es el titular del bien jurídico, en realidad el concepto es poco preciso y solo tiene interés para saber quién es el titular del bien jurídico protegido en el tipo penal.

Por otra parte hoy en día el concepto de víctima o perjudicado del delito, ha dado lugar al nacimiento de una rama de la criminología, la victimología, que de acuerdo a lo sostenido por la Dra. Ángela Gómez Pérez (11), que es la ciencia sobre las víctimas y la victimidad, concepto de víctimas, acepción general en la que se incluyen los supuestos posibles de tal termino, expresando García Pablos, que la justicia penal civilizada trato de neutralizar la víctima en el conflicto criminal con el propósito de lograr un fallo adecuado y despojado de cualquier animo vengativo personal, convirtiéndose el proceso penal en un mecanismo de mediación y solución institucionalizada del conflicto criminal.

CAPITULO III DIAGNOSTICO

3.1. JUSTIFICACIÓN

El respeto a la vida humana, es uno de los ejes primarios en torno a los cuales se ha desarrollado la conciencia ética de la humanidad.

De acuerdo con el artículo 7 Inc. a) y Art. 58 de la Constitución Política de Bolivia, la vida humana y la salud son derechos fundamentales de primera generación, que de acuerdo al experto constitucionalista boliviano José Antonio Rivera Santibáñez (12), este derecho es el origen de donde emergen los demás derechos, por lo que su ejercicio no puede ser obstaculizado por procedimientos burocráticos ni sujeto a recursos previos, mas aun cuando su titular se encuentra en riesgo de muerte. Y obliga al Estado a defender el capital humano así protege la salud de la población. El derecho a la vida es el bien jurídico más importante de cuantos consagra el orden constitucional, de ahí que se encuentre a la cabeza del catálogo de los derechos fundamentales, es el derecho de toda persona al ser y a la existencia, su característica esencial, es la base para el ejercicio de los demás derechos, es un derecho inalienable que obliga al Estado a su respeto y su protección.

En este contexto, la violencia ha sido definida como el uso pasado o actual de la fuerza contra otra persona o grupo de personas, con una alta probabilidad de producir lesiones o muerte.

La información de la mortalidad es un instrumento importante para monitorear la violencia, pues permite evaluar el perfil y tendencias, y el impacto de las medidas tomadas para su reducción en las diversas áreas relacionadas al fenómeno de la violencia (salud, educación, trabajo, seguridad pública, entre otras), así como para el planeamiento de acciones asistenciales, que van desde atender las emergencias hasta la rehabilitación y la reintegración social de los sobrevivientes.

Estas muertes son frecuentes en prácticamente todos los países del mundo, las víctimas de la violencia son a menudo los grupos vulnerables en una sociedad, lo que los hace más susceptibles a las violaciones de sus derechos más básicos.

Concurren en estas muertes la existencia del mecanismo exógeno, que al menos pone en marcha el proceso, y una persona responsable del mismo. De ahí el interés del proponente en este tipo de muerte, la cual ocupa el tercer lugar de causas de muerte en Bolivia.

Los delitos son concebidos como las conductas que la ley castiga con una pena. La Sociedad Boliviana, ha mantenido un bajo nivel de violencia delictiva, sin embargo, desde hace unos años y de manera más evidente desde 1994, profundizándose la nueva política económica, existe una tendencia al aumento en el delito violento y también al aumento en la violencia de la reacción social, tanto oficial como no oficial, frente al delito.

Los delitos contra la vida están legislados en los artículos del 251 al 281, del Código Penal de Bolivia. En ellos se protege la vida humana desde el nacimiento hasta la muerte.

Se define al homicidio como la muerte de una persona causada por otra, injustamente, es decir, sin justificación legal o por las circunstancias del caso. Puede cometerse por acción directa o por omisión y debe mediar relación de causalidad entre el hecho y la muerte. Puede ser doloso (intencional) o culposo. En este último caso no tiene intención específica de matar sino que se causa por negligencia, impericia, imprudencia o inobservancia de reglamentos o deberes de su cargo; puede haberse prevenido con la debida diligencia el resultado mortal, la falta de esa diligencia provoca la consecuencia no deseada. A diferencia del homicidio doloso el verbo que define la acción es causar la muerte, no matar: causa la muerte por su torpeza.

El artículo 4 del Capítulo II de los Derechos Civiles y Políticos de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, expresa que: " Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho estará protegido por la ley y en general a partir del momento de la concepción. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente". Estos derechos defienden no sólo el derecho a continuar con vida o que no se anticipe su muerte, sino también a que se mantenga la vida en plenitud, a que no se limiten sus facultades vitales, en lesiones que deterioren su vida de relación o por el daño estético.

3.1.1. Razonamiento del tema

Un reto de la sociedad actual es rescatar la solidaridad que se evidencia en el trato y la consideración entre personas, que junto con el uso de mecanismos de prevención frente al delito, disminuyan los accidentes de tránsito Toda persona tiene el derecho a la vida y la seguridad ciudadana. El Estado deberá garantizarle y protegerle este derecho con políticas de prevención. Este estudio muestra que la responsabilidad penal en los accidentes de tránsito, tipificados como homicidios culposos y la eficiencia del Código Penal vigente en la sustanciación de la causa, en la ciudad de La Paz,

Pretende ofrecer la posibilidad de un análisis de quienes son los responsables y determinar sus causas y posible prevención y con ello contribuiría a disminuir los índices de mortalidad existente por esta causa. Así como la posibilidad de plantear alternativas para modificación del Código Penal vigente enfáticamente en la relevancia de la prevención que fomente valores y evite las conductas delictivas.

3.1.2. Elementos que Participan en la Incidencia de Accidentes de Tránsito

El campo de la seguridad vial es uno de los aspectos de especial importancia en el desarrollo de nuestro país. Día a día, la prensa se ve colmada de noticias sobre accidentes de tránsito, los cuales oscilan desde la colisión más simple hasta situaciones complicadas y violentas en las que seres humanos pierden su vida o quedan irremediabilmente lisiados para el resto de sus días. En un país como el

nuestro, cuyos recursos económicos son limitados, es preciso establecer las causas y situaciones comunes que presentan los percances, de tal manera que sea posible orientar las políticas correctivas en forma eficiente.

3.2. ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Un accidente de tránsito es el resultado de una distorsión de la armonía en el sistema "usuario-vehículo-vía" del transporte automotor y que tiene como consecuencia daños materiales o personales.

Generalmente, los accidentes de tránsito son atribuidos al factor humano y se señala al conductor o al peatón como causante. Este enfoque tradicional es bastante subjetivo, ya que hay detalles que pueden contribuir para que, al transitar los vehículos por cualquier tramo o punto de una vía, el riesgo de siniestro sea mayor. Entre estos, se puede mencionar irregularidades en la superficie de rodamiento con inadecuada rugosidad, está también, la mala iluminación de la vía, obstáculos en la calzada, ancho de los carriles, falta de una buena señalización, pendiente de la vía, condiciones climáticas de la zona, etc.

3.2.1. Fases de los accidentes

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

El tiempo y el espacio son dos aspectos que están íntimamente ligados con la evolución del siniestro. El tiempo puede ser analizado de acuerdo a los "instantes" que comprenden aquellos segundos o fracciones de éstos previos al accidente. El espacio lo componen aquellas zonas en las que se presentan los hechos, dentro de las cuales se definen puntos en los que suceden acciones concretas. Así, las

distintas posiciones de los vehículos o peatones participantes en la evolución del siniestro se definen por un instante y un punto. La unión de varias posiciones constituye una fase del siniestro.

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

3.2.2. Fase de percepción

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

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

El punto de percepción real es aquel en el cual el conductor se da por enterado de que tiene ante sí la circunstancia desfavorable que puede desencadenar un siniestro.

Es claro que el punto de percepción posible es meramente teórico, mientras que el de percepción real es objetivo.

3.2.3. Fase de decisión

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

El punto en el cual se define la acción evasiva por emprender el punto de decisión, y el punto de iniciación de la acción evasiva es aquel en el que se emprende la determinación tomada. Aunque los dos anteriores puntos son diferentes, pueden considerarse coincidentes, principalmente por la imposibilidad práctica de diferenciarlos.

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

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

3.2.4. Fase de conflicto

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

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

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

3.2.5. Posterior de la etapa de conflicto

Como ya fue indicado, el accidente se produce en un período de tiempo mínimo. Varios de los elementos señalados anteriormente quedan marcados con signos indudables, mientras que otros pueden deducirse por medio de las características fijas que presenta el siniestro. La realización en oficina, de un croquis o esquema de las áreas, puntos y posiciones servirá al estudioso para hacer deducciones sobre el percance. Por medio de esto y otras pruebas que se practiquen, habrá posibilidad de ubicar los puntos anteriormente enunciados. De esta manera, se podrá deducir cuáles fueron las posibles causas del accidente y relacionarlas con las de otros acaecidos en el mismo lugar o zona. Con esto posiblemente se determinen los factores comunes de los siniestros de esa localización, lo cual servirá para tomar las resoluciones tendientes a evitar que en lo sucesivo se repitan los accidentes en dicho sitio o tramo de vía.

3.2.6. Levantamiento de información en el sitio

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

conductores, día, hora y cualquier otro detalle que se considere necesario debe ser consignado en el informe.

Un croquis detallado de la posición final que adoptan los vehículos y objetos cuando llegan a la inmovilidad es fundamental. Debe ser realizado por personal técnico que conozca los fundamentos del dibujo gráfico y la topografía. Cuanto más calificado sea dicho personal, mejor información se obtendrá, con los consecuentes beneficios para los posteriores estudios de accidentes de tránsito, fundamental en la objetividad a la producción del hecho, por conductor en estado de ebriedad ó bajo influencia de estupefacientes.

El registro de accidentes se inicia con el informe que levanta la autoridad competente en el lugar de los hechos. Esa información debe acumularse en una oficina central, en donde se debe hacer una evaluación de la misma por parte de ingenieros o personal especializado. Tradicionalmente, se han practicado varias formas de ordenar la información. Estas son archivos cronológicos (por fecha de accidente), archivos alfabéticos (por nombre del conductor), por algún sistema de numeración seriada o una combinación de estos métodos. Sin embargo, los métodos más recomendables son los que se fundamentan en el ordenamiento por ubicación del accidente. Acumular la información en forma general no es recomendable, ya que con esto las características que presentan los accidentes en un determinado punto, vía o región se esconden en un gran número de datos. Es absurdo pensar que se va a resolver el problema aplicando las mismas medidas en todo un país. Cada punto, cada vía, cada región presenta características propias y es necesario aplicar soluciones de acuerdo con estas.

3.2.7. Factores que influyen en los accidentes de tránsito

Existe una cantidad bastante grande de factores que, aparte de la habilidad, condición anímica y física de los conductores, desempeñan un papel preponderante en los accidentes de tránsito. Entre los más comunes se encuentran la ingestión de alcohol en los conductores, iluminación de la vía, hora, día de la semana, distancia

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

3.2.8. Ingestión de alcohol en los conductores

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

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

Generalmente se presenta la irresponsabilidad, es en altas horas de la noche cuando las actividades sociales en salones de baile, discotecas, bares y otros centros llegan a su fin. Esto coincide con el lapso de menor tránsito y vías descongestionadas, por lo que los conductores que provienen de esos lugares prácticamente tienen a su disposición las calles, impulsando velocidades criminales.

3.2.9. Iluminación de las vías

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

El criterio de eficiencia de la geometría de la instalación para la orientación visual consiste en ubicar la infraestructura y sus luminarias, de tal manera que transmitan al usuario una imagen que le ayude a identificar el curso de la vía. El criterio de nivel de luminancia consiste en proveer a la vía de luz suficiente para que los conductores tengan seguridad de percepción. En nuestro país, los organismos encargados de suministrar el servicio de alumbrado público no consideran criterio alguno de seguridad en el tránsito vehicular en la instalación de dicho servicio. Por esta razón, existen deficiencias en el sistema de iluminación, desde el punto de vista de seguridad en el tránsito.

3.3. DISTRIBUCIÓN DE ACCIDENTES DURANTE EL DÍA

Las circunstancias que rodean al conductor en cada parte del día influyen en los accidentes. Por las mañanas, el conductor generalmente se encuentra descansado, con la mente despejada y con condiciones de clima favorables. Durante las tardes, el cansancio se hace presente y las condiciones de manejo pueden ser afectadas desfavorablemente incluso por la lluvia, tanto en el agarre del vehículo al pavimento como en una reducción de la visibilidad. La incidencia de accidentes de tránsito en horas de la tarde es superior con respecto a las mañanas. La noche tiene varios

aspectos que le dan mayor peligrosidad que el día. Hay una reducción en la visibilidad, los conductores se encuentran más cansados que en la tarde y se incrementa el consumo de licor, se origina la valentía en conducir a grandes velocidades.

3.3.1. Apreciaciones complementarias

El tema de los accidentes de tránsito con conductores en estado de ebriedad, es un asunto muy comentado en nuestro país. Sobre el mismo se ha formulado siempre un enfoque tradicional, que señala como causante único de un percance al conductor del vehículo, más aún si él se encuentra en estado no lucido. Campañas de seguridad vial se enfocan a un simple "conduzca responsablemente, si toma no conduzca y si conduce no beba" que tiene buena intención, pero desconocida efectividad. De mucha utilidad también sería que las autoridades encargadas de levantar la información en el sitio de un accidente de tránsito tengan cierto nivel técnico que les permitan consignar en sus informes datos útiles para un esclarecimiento real de las causas que rodean estos percances y no una simple estadística.¹⁵

3.3.2. Elementos tradicionales de la responsabilidad civil

Es indudable que tiene que existir un acto humano, ya sea directo o indirecto. Es la responsabilidad personal, la conducta activa o pasiva del agente que produce el daño, de igual forma se predica de la responsabilidad indirecta o por hecho de las cosas o en ejercicio de una actividad peligrosa. En la responsabilidad civil indirecta la ley presume que el hecho descuidado o poco vigilante del responsable fue la causa para que el directamente responsable causara el daño. Lo mismo ocurre en la responsabilidad en ejercicio de las actividades peligrosas, la ley presume que quien tiene el control de la actividad peligrosa es el responsable independientemente que el agente tenga o no contacto físico con la actividad causante del perjuicio.

¹⁵ GISBERT CALABUIG J.A.; DE ÁNGEL YÁGÜEZ R.; CASTELLANO ARROYO M.; Personalidad jurídica y capacidad de obrar. En Gisbert Calabuig y E. Villanueva Cañadas (dir): Medicina Legal y Toxicología. 6º ed. Masson. Barcelona. 2004

La responsabilidad objetiva resulta con la teoría del riesgo, de acuerdo a la cual quien desarrolla una actividad altamente peligrosa para su propio beneficio, debe independientemente de la culpa, indemnizar los perjuicios causados a terceras personas. La culpa en unos casos es necesario probarla, en otros se presume. Esto quiere decir que si se debe probar, el demandante debe aducir los hechos que demuestren la responsabilidad del agente o conductor, pero si esta se presume, es al demandado al que le toca probar que el daño no ocurrió por su conducta. Existe una gran discusión en la forma como el juez debe interpretar la culpa, si en abstracto o en concreto, es decir si simplemente compara la conducta del agente con la del prototipo de hombre prudente o tiene en cuenta elementos internos como los físicos y psicológicos. En realidad esta diferencia se aprecia si se comparan los elementos que tienen en cuenta los jueces. La mayoría de las legislaciones distinguen entre la culpa grave, leve o levísima, sin embargo cuando el agente produce daño ocasiona en estado de ebriedad, se ingresa a examinar el dolo eventual. Pero lo que nos interesa en esta exposición es la responsabilidad civil, esta graduación carece de importancia pues cualquiera que sea el grado de responsabilidad, se compromete por la totalidad del daño.

El daño es el resultado de la conducta lesiva del agente o autor y que produce o producirá una disminución en el patrimonio del mismo autor, y daños materiales o corporales de la víctima

- La relación de causalidad entre el hecho y el daño hacen referencia a los seguros obligatorios.
- En la mayoría de los seguros obligatorios se exime a la víctima de la prueba del nexo causal, este se presume y se crean seguro obligatorio de accidentes de tránsito
- El elemento de la causalidad en nuestro concepto, ha generado el mayor número de problemas en la institución de la responsabilidad civil y han surgido innumerables razonamientos para ayudar a los jueces a determinar si en un caso concreto existe nexo causal o no.

- Las más conocidas son de la causalidad adecuada y de la equivalencia de las condiciones. En la primera el Juez debe preguntarse cuál fue la causa sin la cual no se hubiera producido el daño, en la segunda si bastaba con que una de las condiciones hubiese faltado para que el daño no se produzca, lo que lleva a una cadena indefinida de condiciones y de responsables.

Todas las legislaciones de origen romanista, basan la responsabilidad en la culpa como criterio de imputación del daño al responsable y así se desarrolló en materia de seguros. Posteriormente, en la mayoría de los países se encontró la fórmula para asegurar la culpa grave, no así el dolo ni los objetos ilícitos. En la mayoría sino en todos los países Latinoamericanos se prohíbe asegurar el dolo, mas no en Europa y en Norte América. Para entender la evolución del seguro de responsabilidad civil y su moderna interpretación frente a los seguros obligatorios, miremos dos de sus elementos esenciales:¹⁶

- De lo anterior se desprende que el seguro patrimonial de responsabilidad civil, tradicionalmente iba dirigido a cubrir el posible menoscabo del patrimonio del asegurado por una posible futura conducta culposa, tanto personal, como de quienes o de las cosas que la ley lo obliga a responder.
- El profesor Sánchez Calero afirma: " La obligatoriedad de asegurarse no implica que la relación aseguradora surja de la Ley y que por consiguiente desaparezca el carácter contractual Pero es tan cierto que no es un contrato forzoso, que si la persona incumple la obligación de tomar el seguro, este no nace a la vida jurídica en virtud de la Ley, sólo habrá lugar a la imposición de las sanciones previstas por el incumplimiento de una obligación legal.

3.3.3. Seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito

Esto no es extraño si se toma en cuenta el pavoroso cuadro estadístico de muertes, gastos médicos, incapacidades totales y parciales, lucro personal a causa de los accidentes de tránsito. El desarrollo del seguro obligatorio para proteger a las

¹⁶ Rubio Valladolid G.; Santo-Domingo Carrasco J.; Agencia antidroga. Conserjería de Sanidad. Comunidad de Madrid. Ilustre Colegio Oficial de Médicos de Madrid. Madrid 2000.

víctimas por los accidentes de tránsito ha dado lugar, al seguro obligatorio debe considerarse un seguro de daños y gobernarse por los principios de la responsabilidad civil.

El seguro obligatorio se considera un seguro de personas y rige por los principios del seguro de accidentes personales para lograr de esta manera una reparación automática. del autor.

- La anterior solución no superó el gran problema que enfrentan las víctimas para lograr el resarcimiento de sus perjuicios, del uso de un automotor, cause un daño y peor cuando el conductor se encuentra en estado de ebriedad.
- En Bolivia, han adoptado un seguro de accidentes corporales con reparación automática preestablecida, esta manera a todas las víctimas, incluye el conductor y prescinde totalmente de cuestiones relativas a la responsabilidad, basta con que la víctima sufra una lesión corporal en un accidente de tránsito, obviamente bajo el rigor de la póliza.
- Los seguros obligatorios de responsabilidad civil son actualmente mecanismos de protección social transformándose de una cobertura para proteger al asegurado a un amparo para socorrer a las víctimas.

3.4. SANGRE, ALCOHOL Y LÁGRIMAS Y ART. 261 DEL CÓDIGO PENAL BOLIVIANO

La negligencia de conducir en estado de ebriedad y la falta de una sanción más justa. En nuestro país, el chofer que conduce un vehículo motorizado en estado de ebriedad o drogadicción y mata a terceros es sancionado con una pena de uno a cinco años, significa que si se le condena a tres años, bajo la valoración de agravantes y atenuantes, prevista en los Arts. 37 al 40 del Código Penal, no ingresa a cumplir su pena por mandato del Art. 366 del Código de Procedimiento Penal, al suspenderle la condena ó se le concede el perdón judicial de acuerdo al Art. 368 del mismo cuerpo legal.

Por esta razón y a fin de lograr una pena severa acorde a los daños ocasionados, se plantea modificar el Art. 261 del Código Penal, señalada para este tipo de delitos. La muerte de muchas personas en accidentes de tránsito, pone en el tapete de la discusión la norma, que los sucesos de la naturaleza glosada, en una lamentable pasibilidad del Estado, se ha sumido en la más absoluta impunidad, quien presta servicio de transporte público de pasajeros, con frecuencia, toda vez que de acuerdo a la norma sustantiva y el Código de Tránsito, como su Reglamento se sanciona con una pena no menor a un año ni mayor a cinco años, es factible acceder la probabilidad de los beneficios legales.

Este tipo de accidentes de tránsito, y de acuerdo a la norma, son calificados como homicidios culposos, se considera que no ha existido voluntad criminosa, y puede agravarse si el causante abandona a su víctima y si conduce en estado de ebriedad, lo que convierte a este hecho en una modalidad delictiva, que los conductores gozan de beneficios como la libertad.

En realidad no existe equivalencia entre el delito y la pena, que al no existir una sanción más severa, difícilmente se evitaran estos hechos, que relaciona con ingesta de alcohol. En Bolivia, la prueba de alcoholemia, determina que el conductor ha cometido falta o delito si presenta grado sancionable de alcohol por litro de sangre. No obstante, de intentar algunos controles preventivos como el alcotest y el método de aliento, no ha podido poner freno a este tipo de accidentes.

3.4.1. ¿Puede explicar el aparato que utilizan para saber en grado de alcoholemia?

“El nombre específico debería ser alcoholímetro, es el aparato que detecta y cuantifica la cantidad de alcohol pero tiene un nombre específico que se llama el “saco censor tres cuatro” que vienen desde el uno, progresivamente va en aumento su modo de trabajo y son más eficaces cada día.

El examen real que debería practicarse es el de alcoholemia, la palabra alcoholemia viene del léxico griego que quiere decir alcos = alcohol y lemia quiere decir sangre,

ósea la dosificación cuantitativa de alcohol en sangre, ese es el examen que se debería realizar.

Pero hoy en día especialmente los conductores particulares no permiten hacerse sacar una muestra de sangre por eso se ha recurrido a estos aparatos, tenemos un sin fin de “alco test”, los que se hace ahora es el “saco censor tres y cuatro”. Fuera de eso se utiliza los cromatogramas de tubos que están por una solución sulfocrómica más dicromato de potasio, es de color amarillo se aprovecha para la “oxidación-reducción” es una química se aprovecha para cuantificación de la cantidad de alcohol que haya ingerido una persona”.¹⁷

3.4.2. La sanción de un conductor que infringió el Código de Transito y a su reglamento

“En el Código de Transito y su Reglamento son tres artículos que van concordados, el primero que es la prohibición de conducir vehículos en estado de ebriedad, textualmente dice el art. 97 “prohibido conducir vehículos motorizados en estado de ebriedad o con cualquier otro narcótico, lo que se llama drogas; esto viene concordante con el Art. 140 inc. 2) que dice: cuando al conductor se lo encontró en proceso de conducir en estado de ebriedad, se lo conduce a las oficinas dependientes de tránsito y en tránsito una vez que le realizan la apertura con un formulario de denuncia, el conductor pasa al laboratorio químico de tránsito para su respectiva evaluación.

En la evaluación se le hace el examen ya sea por medio de la alcoholemia, por medio del alcotest, saco censor o los bulbos. Una vez realizado, se cuantifica cuanto de alcohol tiene la persona y se lo sanciona, art. 380 del Código de Transito imponiéndole la sanción al conductor. Con ese artículo si es la primera vez la sanción es pecuniaria, por segunda vez la inhabilitación de un año y por tercera vez la suspensión definitiva de su licencia de conducir”.

¹⁷ Rubio Valladolid G.; Santo-Domingo Carrasco J.; Agencia antidroga. Conserjería de Sanidad. Comunidad de Madrid. Ilustre Colegio Oficial de Médicos de Madrid. Madrid 2000.

3.4.3. Escala sancionable

“Lo sancionable, se denomina la escala de sanción, existen tres índices, el primero es de los índices 0.00 grados de alcohol, significa que no ha ingerido bebidas alcohólicas por lo tanto el conductor se encuentra sano. Se someten casi en su mayoría los conductores para deslindarse responsabilidades contra el SOAT, seguro de accidentes que da cobertura de todos los accidentes sobre terceras personas, para el pago del SOAT.

El segundo índice es de 0.01 hasta 0.70 gramos de alcohol por un litro de sangre, a estos se los tipifica como tolerables, el conductor puede seguir conduciendo vehículos motorizados con sus facultades psicomotoras casi normal, pero entiéndase no normal, porque aunque en pequeñas cantidades surte su efecto. El tercer índice es a partir de 0.71 gramos de alcohol adelante, se lo tipifica como sancionable, significa que ya no puede conducirse, y se le está prohibido conducir porque representa un riesgo tanto para la sociedad como para el propio conductor”.

¿Días en especial detenidos conductores en estado de ebriedad?

“El promedio es de 10 a 20 conductores por día, existen algunos días que se atiende de 8 a 10, pero rebasan los días viernes y sábado que son muy cruciales, se atiende arriba de 40 conductores en estado de ebriedad “

¿Personas que incurren frecuentemente en esta infracción?

- a) Las personas que más incurren oscilan entre 25 a 35 años aproximadamente.
- b) El sexo femenino, el porcentaje es bajo no alcanza ni a una centésima.
- c) Hoy en día casi la mayoría de los conductores porta su licencia, solamente el uno o dos por ciento que no porta su licencia, y algunos solo por no portar, que es diferente a no tener licencia, son también sancionados.
- d) Entrevista al Sub. Comandante del Organismo Operativo de Tránsito La Paz, Coronel German Dorado Bustamante.

¿Porcentaje aproximado de personas que incurren en conducir vehículos en estado de ebriedad hasta la fecha?

“El porcentaje, y de acuerdo al Plan de operaciones, el cuadro estadístico de la incidencia anual, influye en Bolivia con factores como la idiosincrasia de la sociedad del país, hacen que muchos conductores siempre conduzcan en estado de ebriedad principalmente los fines de semana, los días viernes, sábado y domingo. Los días ordinarios no existe este problema. En una comisaría policial, ejemplo el día sábado 30 se hizo una batida con el control correspondiente, fueron detenidos 14 conductores en estado de ebriedad, es un porcentaje alto irresponsablemente no toman en cuenta del peligro que generan”.

¿Existe en la institución estadísticamente, personas que incurrieron por tercera vez en infracciones o delitos de esta naturaleza?

“Personas que en la tercera vez incurren conduciendo en estado de ebriedad, se les quito su licencia definitivamente, aproximadamente al año son de 0 a 15, soy participe que debería promulgarse nuevo Código de Tránsito, tipificarlo como delito grave, en varios países ya está penado como delito. Mucha gente en la tercera vez reincide y corresponde se legisle para que se les quite la licencia definitivamente”.

¿Su autoridad, Sub Comandante del Organismo Operativo de Tránsito mencione que acciones prácticas realiza para combatir, con mayor eficacia esta conducta, toda vez que la población se encuentre indefensa, ante personas que conducen en estado insensato de ebriedad?

“La concientización sobre la educación vial del conductor como el peatón, porque en accidentes graves el que sale perjudicado es el conductor, se debe hacer cursos de educación vial. A conductores de servicio público, se brinda cursillos en tránsito, se destaca la señalización, el control de vehículo y conducción peligrosa asociada a la ingesta de alcohol. Se programó un seminario de dirigentes, conductores y propietarios del vehículo, a cargo de Organismo Operativo de Tránsito, para impulsarles su asistencia y conozcan la magnitud de daños que produce, un

conductor en estado de ebriedad. Aunque por sorpresa son los vehículos particulares con mayor incidencia, en relación del servicio público, que los fines de semana protagonizan hechos de tránsito, con daños personales y sobre las cosas”.

3.4.4. Dolo Eventual

Hay dolo eventual cuando el sujeto se representa la posibilidad de un resultado que no desea, pero cuya producción ratifica en último momento. Algunos autores como Pessina consideran una derivación o forma de dolo indirecto, la delictuosidad conocida por el autor, pero que éste no desea, aparece ligada necesariamente al objeto directamente querido por él. En el dolo eventual, la delincuencia que en la mente del autor aparece solo eventualmente ligada al objeto de su querer, no entra en el ámbito de ese querer, que la doctrina sostiene que la representación cumple función muy importante. El agente debe representarse la posibilidad del resultado. Si solo debió representarse esta probabilidad, pero en realidad no pensó en ella, habría actuado con culpa, jamás con dolo, porque éste incluso en su forma eventual, es siempre una determinación de la voluntad frente al dilema de delinquir o no, el agente se representa como posible la producción de un resultado, no importa en el dolo eventual la ratificación del hecho, el primer requisito es que el autor se haya representado lo querido como posible, sin que pueda faltar este elemento peculiar de la previsión. El autor ha querido lo pensado por él como posible, si lo toma a su cargo con su acción. En el dolo eventual, el agente convencido de la producción del resultado, no desiste de la conducta que lo lleva a él. Pertenece al territorio del delito intencional, aunque se halle en la frontera que delimita el dolo y la culpa.

Con seguridad se afirma que la teoría de la representación, culpa con representación o culpa consciente, es la única apta para basar esta conducta, se representa el sujeto la posibilidad de la producción de un resultado, será la representación de la posibilidad de un resultado, cuyo advenimiento ratifica la voluntad. La representación del resultado como posible, si la convicción de la producción necesaria del resultado no hubiera impedido al autor la comisión del acto.

El autor se representa la realización del tipo como posible, requiere algo más que la representación de la posibilidad de la realización del tipo penal, que según la teoría de la probabilidad, cuando el autor representa la posibilidad de la realización del tipo como probable, con alto grado de posibilidades. Cuando el autor toma seriamente en cuenta la posibilidad de la lesión del bien jurídico, cuenta con ella y se conforma con la misma, que afirmada la existencia del dolo eventual no cabe aplicar sino la pena del delito doloso, en este punto de vista prescinde de la acción a sabiendas, que hace referencia al elemento cognitivo o intelectual, por el contrario emerge el acto volitivo del que depende el dolo eventual, sabe el que obra de esta manera de la existencia de los elementos del tipo, si el autor ha previsto como posible la realización del hecho punible y la ha aceptado

La categoría de dolo eventual supone la reducción de complejos procesos psíquicos que se dan en la mente del sujeto con relación a los elementos objetivos del tipo. Cuando se habla del querer del sujeto no está referido directamente a ese resultado. Pues, el sujeto se representa el resultado como de probable producción y, aunque no quiere producirlo sigue actuando, admite su eventual realización. El sujeto no quiere el resultado, pero cuenta con él, admite su producción, acepta el riesgo, no le importa lo que pase, se entremezclan elementos intelectuales y volitivos, conscientes ó inconscientes, de difícil reducción a un concepto unitario de dolo, constituye la frontera entre el dolo y la imprudencia, sobre todo con la imprudencia consciente.

Para distinguir el dolo eventual de la imprudencia, se ha formulado la teoría de la probabilidad, que parte del elemento intelectual del dolo, admite la existencia del dolo eventual cuando el autor se representa el resultado como de muy probable producción y a pesar de ello actúa, es indiferente que admita o no su producción. Si la probabilidad es más lejana o remota, habrá imprudencia consciente o con representación.

La teoría de la voluntad o del consentimiento, atiende al contenido de la voluntad, no es suficiente que el autor se plantee el resultado como probable producción, sino que es preciso que, se diga, aun cuando fuere segura su producción actuaría. Así la conducción de un vehículo automotor más allá de las reglas normales de conducción, se funda, en la imputación a título de dolo eventual.

Por eso es preferible la teoría de la voluntad, ya que, además de tener en cuenta el elemento volitivo, delimita con mayor nitidez el dolo de la imprudencia, no siempre se puede demostrar un querer efectivo, ni aun en los casos que el autor se imagine el resultado como seguro. Aunque el único objeto seguro de volición es la acción misma, ya que el resultado es siempre incierto, pero ello no quiere decir, que la voluntad vaya sola referida a la acción. También el resultado puede ser querido, precisamente por eso, cuando éste se quiere directamente se procura realizar una acción que pueda producirlo con certeza. En realidad, el dolo eventual, en tanto sea dolo, solo puede incluirse en el tipo de injusto del delito doloso con todas sus consecuencias. La dificultad para trazar las fronteras entre el dolo eventual e imprudencia, esta condición utiliza la teoría de la probabilidad y otras la teoría del consentimiento explicado arriba.

En consecuencia, así se habla de dolo eventual, cuando el agente se representa como posible o probable la consecuencia de su ejecutoria y sin embargo continúa procediendo del mismo modo, acepta su conducta pese a los graves peligros que implica y por eso puede afirmarse que también acepta y hasta quiere el resultado. El Art. 261 del Código Penal y Art. 97 del Código de Transito, bolivianos prevé “El que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o mas personas con un medio de transporte será sancionado con reclusión de uno a tres años”.

La segunda parte refiere “Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia del alcohol o estupefaciente, la pena de reclusión será de uno a cinco años”.

El Art. 97 (embriaguez) afirma” Es terminantemente prohibido conducir vehículos bajo el efecto de drogas u otros intoxicantes, en estado de embriaguez o cuando las condiciones de salud físico mentales no permitan la normal y segura conducción”. Del análisis de ambas normas, evidencia que al autor del hecho adecua su conducta como accidente y como consecuencia sería un delito de carácter culposo, ratificado con el pensamiento de la Excma. Corte Suprema de Justicia de la Nación en su línea de doctrina aplicable, Autos Supremos, cuando sostienen que: El principio de culpabilidad por su asiduo concepto doctrinal tiene tres connotaciones fundamentales, en primer término, dicho principio constituye un imperativo para excluir la responsabilidad objetiva, que se expresa en el aforismo del “ nullum crimen, sine culpa”, que en si es un axioma, un planteamiento evidente, indiscutido en el Derecho Penal; en segundo término, la culpabilidad se concibe como un reproche que se formula al autor del hecho delictivo, por un haber obrado de manera distinta a como lo hizo, puede haberlo hecho, o lo que es lo mismo actúa culposamente el que con arreglo al ordenamiento jurídico pudo proceder de otra manera a como lo hizo; y por último, la culpabilidad constituye el fundamento y límite de la pena, es decir que el quantum de ella debe ser proporcional al grado de participación.

En esta concepción normativa de la culpabilidad y dentro de la óptica del Art. 13 del Código Penal Boliviano, han sellado sus fallos los tribunales de grado cuya disposición legal dice: La culpabilidad y no el resultado es él límite de la pena. No existe un razonamiento distinto a un hecho en accidente de transito, que no sea la interpretación de la norma en forma gramatical y no teleológica, que de ser así nos obliga, a razonar a la imposición de la pena en consideración al resultado del hecho. Precisamente ante un hecho de tránsito con víctimas múltiples y cuando el autor se encuentra en estado de ebriedad, ocasiona la muerte de varias personas en un medio de transporte generalmente de servicio público, se consideraría con preeminencia la culpabilidad como él límite, asociada a la motivación de la protección de la sociedad, el respeto a la vida, derecho fundamental de primera

generación, y por ello será el resultado del hecho en concreto, determinante en identificar la pena imponible. Cuando concurren requisitos como el estado de ebriedad o bajo la dependencia de estupefacientes, deriva en agravar la pena y desechar el contexto de esta realidad como accidente y se atribuye esta conducta a un hecho, y en consecuencia al no adecuar los hechos fácticos a un accidente sino a un hecho de tránsito, nos conduce a un delito de carácter doloso, pero no una conducta netamente premeditada, mas bien al delito con dolo eventual, ya desarrollado ampliamente.

Y la doctrina legal, ha establecido, que de acuerdo a los principios del nuevo sistema procesal penal, no son los resultados la medida de la culpabilidad, sino la manifiesta negligencia y reprobabilidad jurídica que se haya probado concurriese en la conducta del autor, puesto que la culpabilidad como un elemento del delito, no el resultado es límite de la pena.

La imperiosa necesidad de subsumir el hecho de tránsito, con víctimas múltiples y cuando el autor se encuentra bajo la dependencia del alcohol o estupefacientes, la pena corresponde imponer bajo consideraciones de una política criminal, en protección de la sociedad, responsabilidad primordial del Estado obligado en agravar la misma con la finalidad de readecuar la conducta de las personas que conducen motorizados bajo la dependencia de las sustancias descritas.

Entre las reformas introducidas al tipo penal de accidentes de tránsito, sobre la situación del imputado, cuando éste se encuentra bajo la dependencia del alcohol o estupefacientes, que al haberse establecido una pena entre 1 a 5 años, y no obstante la agravación, la probable imposición de la pena mínima establecida para el hecho, hacen posible la aplicación beneficios en su favor como la suspensión condicional del proceso, o perdón judicial, sin embargo, no existen políticas o planes, sobre decisiones relevantes, que probablemente pueda adoptar el Fiscal responsable del Caso, cuando se enfrente a casos de mucha gravedad, como es de accidentes con víctimas fallecidas o heridas ocasionados en transporte público,

cuyo conductor se encuentra en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes, así sea, esta última situación, es inferior respecto al primer hecho, detectado esta problemática también por la Cooperación Técnica Alemana GTZ.

3.4.5. Conducción bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas, examen de alcoholemia

El que condujere un vehículo a motor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas, debe ser castigado con la pena más severa de hechos de esta naturaleza, más aún si ha coadyuvado en continuar en su conducta, peor si se negó a la prueba de alcoholemia sometido legalmente establecido. Debe declararse que no es necesario demostrar la producción de un «peligro concreto» ni, por supuesto, ningún resultado lesivo, como demandan otros tipos penales, por cuanto el tipo aquí examinado exige únicamente la existencia de un «peligro abstracto» que, en todo caso, ha de ser real y no meramente presunto, supuestos que rebasa el desvalor propio de la infracción.¹⁸

El examen alcoholimétrico sobre el análisis de la sangre; que la prueba se incorpore al proceso y sea susceptible de contradicción en el juicio oral; y obvio que son precisas otras pruebas para subsumir el hecho en el tipo delictivo el delito no consiste en un determinado grado de impregnación alcohólica del conductor, sino que es preciso que quede constatada su influencia de esta conducta en la conducción.¹⁹

Los controles de alcoholemia practicados al autor resulta necesario exponer, que deben rodear a tales controles cuando se utilicen los resultados de los mismos como prueba de cargo y que el control de alcoholemia constituye una pericia técnica, y el que puede atribuirse el carácter de prueba pericial «lato sensu», normalmente está

¹⁸ GISBERT CALABUIG J.A.; DE ÁNGEL YÁGÜEZ R.; CASTELLANO ARROYO M.; Personalidad jurídica y capacidad de obrar. En Gisbert Calabuig y E. Villanueva Cañadas (dir): Medicina Legal y Toxicología. 6º ed. Masson. Barcelona. 2004.

¹⁹ RUBIO VALLADOLID G.; PASCUAL ARRIAZU J.; SANTO-DOMINGO CARRASCO J.; Breve historia del uso del alcohol y del concepto de alcoholismo. En Guía Práctica de Intervención en el alcoholismo.

incluido en la potestad fiscal y, por lo tanto, tiene el valor de evidencia, si bien cabe su reproducción en el juicio oral, puede llegar a producir los efectos de una prueba cuando la misma es ofrecida y judicializada conforme a procedimiento. Las circunstancias particulares y específicas del caso determinan que puede afirmarse que los controles de alcoholemia deben practicarse con las debidas garantías.

3.4.6. El "aumento indebido del riesgo" por la víctima, principio de proporcionalidad

Su alcance, no constituye un canon de constitucionalidad autónomo cuya alegación pueda producirse de forma aislada respecto de otros preceptos constitucionales: derecho constitucional y de la seguridad del tránsito, Art. 7 inc. g) y Art. 261 del Código Penal, bien jurídico protegido: sobre el libre tránsito bajo normas preestablecidas, y el riesgo que trata de evitar constituye la vida o la integridad de las personas, supone por ello la pena privativa de libertad un «desequilibrio patente y excesivo» desde la perspectiva de la norma, cuando el resultado del hecho sea el daño a la salud y la vida.

Es decir, la penalidad para el delito «principal» es de menor gravedad que la establecida para delito cuestionado, la conducción en estado de ebriedad. En segundo lugar: si la finalidad de la norma cuestionada es la de intentar favorecer la investigación y consecuente verificación de los delitos de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o psicotrópicos, la consecuencia jurídica que se anuda al supuesto de hecho es absolutamente proporcionada, que debe preverse por el autor, que debe normar la conducta adecuada al hecho, en el supuesto de la dependencia expuesta por el autor.

Por último, se entiende, en estrecha conexión con el principio de proporcionalidad, al establecer una pena privativa de libertad orientada exclusivamente a una finalidad de prevención general, procurar que los ciudadanos bajo la conminación penal se sometan a la penalidad ante la atribución de un hecho de las características de conducir automotores en estado de ebriedad, detectadas a las pruebas de alcohol,

dado que esa finalidad de prevención precisaría como soporte básico la proporcionalidad entre el hecho y la reacción punitiva del Estado, y no producirse un «exceso manifiesto» en la pena que debe demostrarse el hecho del sometimiento, con pena agravada, en pro de la seguridad jurídica.

Por lo general, inferir fundadamente que la pena sirve a un fin mejor que a otro»: «entender que prevalece el fin retributivo, la prevención y los fines de la pena; «se limita a dar un mandato vinculante por el legislador obligado a preservar la vida y la integridad de las personas a través de sus Instituciones en adoptar actitudes activas y no pasivas menos omisivas, contra el autor.

La inclusión en el Código Penal Boliviano la figura delictiva del art. 261 segundo párrafo, conformara, una situación radicalmente distinta, la oposición a la práctica de la prueba de desobediencia trasciende simplemente del sometimiento a una pericia de contenido incierto para pasar a convertirse en el presupuesto fáctico de un hecho en sí mismo constitutivo de delito empero agravado, la realización de una prueba de alcoholemia no «entraña exigencia alguna de declaración auto inculpativa del autor, y sí sólo la verificación de una pericia técnica de resultado cierto y que no exorbita, no excesivo en sí, las funciones propias de quienes tienen como deber la preservación de la seguridad del tránsito y, en su caso, la detención de quien intentare cometer un delito o lo cometiere. En estos términos, la verificación de la prueba que se considera supone, para el afectado, un sometimiento, no ilegítimo desde la perspectiva constitucional, a las normas de policía, sometimiento al que, incluso, puede verse obligado sin la previa existencia de indicios de infracción, en el curso de controles preventivos realizados por los encargados de velar por la regularidad y seguridad del tránsito.

De una parte, debe advertirse que no siempre el legislador considera en el Código Penal Boliviano vigente de menor gravedad, o merecedores de menor sanción los comportamientos de incidencia más lejana en el bien finalmente protegido, que los que lo afectan de una manera más inmediata, lo que supone considerar de acuerdo a las características del hecho, incrementar la penalidad. El peligro abstracto o

remoto puede merecer un castigo mayor que el próximo; y esto es, a juicio del proponente, lo que sucede en este caso, en el que, de no atajarse el peligro abstracto se incrementaría de modo incalculable el número de casos en que se produciría el peligro próximo. Por otra parte, debe resaltarse que la conducción bajo la influencia de las drogas o del alcohol no sólo constituye un comportamiento delictivo autónomo, sino también una forma de comportamiento imprudente lindante directo con el dolo eventual que puede lesionar la vida y la integridad física de las personas.

En aplicación de las ideas fundamentales relativas al principio de proporcionalidad como criterio de enjuiciamiento del tratamiento de derechos fundamentales, se ha de reiterar que la relación final que guarde la magnitud de los beneficios obtenidos por la norma penal y la magnitud de la pena es el fruto de un complejo análisis político-criminal y técnico que sólo al legislador corresponde, sin embargo no obsta alertar su inacción si la persistencia de hechos de naturaleza analizada no merece su pronta atención, y que por ende, en ningún caso se reduce a una exacta proporción entre el desvalor de la sanción y el desvalor del comportamiento prohibido, según un hipotético baremo preciso y prefijado. La relación valorativa entre precepto y sanción sólo será indicio de una vulneración del derecho fundamental que la sanción limita cuando atente contra "el valor fundamental de la vida y la justicia" propio de un Estado de Derecho y de una actividad pública no arbitraria y respetuosa con la dignidad de la persona.

A la vista de los importantes bienes e intereses protegidos que se resumió en el fundamento jurídico y a pesar de la indudable severidad sancionadora que en sí supone la imposición de una pena privativa de libertad, no se constata un «desequilibrio patente y excesivo o irrazonable» entre el desvalor de la conducta y la sanción que nos conduzca a afirmar que se ha producido una lesión a la vida y la integridad corporal, y lesiones imprudentes por conductor en estado de ebriedad.

La proporcionalidad no significa tan sólo, una adecuación de medios a fines desde la perspectiva cuantitativa, que aquí haría relación con la pena de privación de libertad que el precepto cuestionado, o al menos, no sólo es encuadrable la proporcionalidad en tal dimensión cuantitativa. El primer escalón de mi razonamiento, es que la criminalización de conductas, es decir, elevación del ilícito, a la categoría de hecho penalmente punible, tipificándolo como delito de dolo eventual, en el precepto cuestionado como grave, la conducción bajo la influencia del alcohol o de sustancias susceptibles de alterar la psiquis en la conducción de vehículos a motor, sometida, dentro de la libre configuración bajo el principio constitucional de interdicción de la arbitrariedad

El problema que plantean los conductores que circulan con un vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, etc., es muy grave. Nadie pone en duda, como tampoco es dudoso que los poderes públicos deban tomar las medidas oportunas para evitarlo o corregirlo. La dificultad radica en las formas de reacción utilizadas en la legítima lucha contra estos graves comportamientos antisociales, que ahora el Estado Boliviano ha descuidado, presentándose en una actitud pasiva u omisiva. El trasvase de conductas desde el ámbito penal, también llamado proceso de criminalización de conductas, debe hacerse siempre, dentro de la extraordinaria libertad de apreciación que corresponde al legislador, que no obsta proponerle modificaciones a la Ley, bajo el principio constitucional del derecho a la integridad y la vida.

3.4.7. Endurecer las penas

Las sanciones se aumentarán de una tercera, hasta una décima parte cuando el hecho punible se cometa en un accidente de tránsito y el autor se encuentre bajo influencia de alcohol, estupefacientes o se dé a la fuga”. Se considera que las penas por este delito, en las cuales se comprueba la irresponsabilidad de conductores del transporte colectivo y selectivo, deben ser aumentadas.

Además, señalo que estas reformas a la ley deben prohibir la posibilidad de otorgar el beneficio de reemplazo de la licencia, y más aún que el conductor o propietario del vehículo involucrado en el accidente llegue a un acuerdo legal de resarcimiento de daños y perjuicios con los familiares de las víctimas no acorde al daño ocasionado.

3.4.8. Arreglos de pago

El Código Penal Boliviano, el Art. 261, segunda parte, señala que la ley le obliga cancelar o inhabilitar la licencia de conducir a los autores de estos hechos, por un periodo de uno a cinco años y que si en su historial registran una serie de infracciones, al momento de expedir estos documentos los conductores no se deben beneficiar con los “arreglos de pago”, que es una modalidad de evitar sanciones penales contra el conductor bajo influencias de alcohol, que paga solamente la multa, además los daños y perjuicios a favor de las víctimas a su libre albedrío, que según el Art. 76 del Código de Procedimiento Penal Boliviano, víctimas también son los parientes mas cercanos dentro del cuarto grado de consanguinidad y segundo de afinidad, que origina un entendimiento en concreto, no sustitutivo del debido proceso legal, direccionado simplemente a la celeridad del proceso, bajo premisas del procedimiento abreviado bajo las reglas de este Instituto.

3.4.9. Impunidad

Que de nada sirve que se hagan las investigaciones policiales y que luego el cuaderno de investigaciones que lleva el Ministerio Público, y este Órgano Constitucional en juicio pida condena, se logre la sentencia en contra de los implicados, si la ley faculta a los jueces a beneficiarlos con la normatividad de la Ley de Ejecución de Penas, como las recompensas, redenciones, salidas prolongas, extramuros, es como si fuera una burla del propio sistema de justicia para con los afectados y complicidad con los culpables, se obvia el motivo de su condena, que el hecho fáctico, es el conducir en estado de embriidad y ocasionar muerte de personas.

La imperiosa implementación de un proyecto de ley para reformar toda la legislación que rige la materia, preciso sobre de transporte público de pasajeros, o de transporte selectivo conducidos por personas bajo dependencia del alcohol o estupefacientes, obliga que el Estado cumpla con sus deberes de proteger a la sociedad, organicen y ejecuten operativos sorpresas y exámenes antidopaje por rutas sea principal o accesoria, aplica las sanciones respectivas, y se incrementa las penas a los conductores irresponsables involucrados en accidentes de tránsito con muerte de personas. Además, la exigencia a todas las empresas que explotan el rubro de transporte público en la ciudad de La Paz, que cada uno de sus conductores (de taxis y autobuses) estén debidamente uniformados y con su logo correspondiente para ser fácilmente identificados a la cual pertenecen. Dar a corto plazo, un término de sacar de circulación a todo vehículo, público o privado, cuyas condiciones físicas o mecánicas con evidencia manifiesta resulten un riesgo y peligro para la seguridad de los usuarios, compensa a propietarios que perciban sus ingresos económicos y manutención del hogar únicamente con esta herramienta de trabajo, concediéndoles un nuevo con facilidades acordes.

La cancelación inmediata de las concesiones otorgadas a aquellos talleres de mecánica que otorguen revisados mecánicos a vehículos en mal estado físico y que se hayan visto involucrados en accidentes de tránsito por una ineficiente revisión del automotor. Recomendar al Poder Ejecutivo que vía decreto, difunda la imposición de sanciones establecida legalmente, el retiro de la licencia de conducir a todo aquel conductor implicado en un accidente de tránsito bajo dependencia de alcohol o estupefacientes, sin perjuicio de la sanción penal. Así como el retiro de la licencia por el termino de un año, de aquel padre de familia que su hijo menor de 16 años hubiera incurrido en infracciones de transito sin perjuicio de la multa y los daños ocasionados, compatible con el Art. 391 del Reglamento del Código de Tránsito.

3.4.10. Dolo eventual. Accidente de tránsito

Dada la tan peligrosa acción del imputado ¿por qué no considerar el "animus necandi" o deseo de matar? Es evidente que la acción desplegada por el imputado fue idónea para matar. Es indiscutible conforme a lo ampliamente fundamentado que se está en presencia de un homicidio intencional. Lo único por discutir, dada la gran dificultad probatoria, sería lo del dolo. Y como no se ha establecido de modo incontestable que en semejante acción hubiera un dolo de matar directo y perfecto, se debe condenar por homicidio intencional pero a título de dolo eventual

Es evidente que hay dificultad probatoria para establecer que el imputado estaba seguro de la producción del resultado mortal. Si así fuere, no hubiese dolo eventual sino dolo directo o perfecto o de primera clase, y esto es así porque quien actúa con dolo eventual no está seguro de la producción del resultado. Por esto tampoco satisfacen las teorías jurisprudenciales que exigen del autor haber actuado "incluso de haber conocido con seguridad el resultado", pues "precisamente, la inseguridad es característica del dolo eventual"; y en éste "ni se persigue el resultado ni es segura su producción".

En nuestro país los accidentes de tránsito causan muchos heridos y muertos. Y muchas veces la imprudencia de los conductores, es tanta que así demuestran éstos, desdén por la vida de otras personas, tal es el caso del exceso de velocidad, de la embriaguez y de quien se da a la fuga pese a haber atropellado a otro. Estas conductas trascienden la simple culpa, y el hecho sea subsumido a accidente, cuando en realidad llega a constituirse en un hecho de tránsito, pues alguien que maneje a gran velocidad y en estado de embriaguez, se representa la posibilidad de que se produzca un choque a objeto fijo o a una persona, y de que mate a otros, así como quien golpea a un transeúnte y se da a la fuga, se representa la posibilidad de que muera de, mengua, muerte paulatina. La omisión del deber de prestar socorro está íntimamente ligada a los delitos dolosos en el tránsito. Por esto tal actuación, sé esta entre las más graves que pueda cometer un conductor, sancionado por el Art. 262 del Código Penal Boliviano.

En casos de muertes en el tránsito, cobra gran importancia discernir acerca del nivel intermedio entre "el animus occidendi" o intención de matar, por una parte, y la simple conducta imprevisiva, sin intención de matar pero que fue causa de muerte, por otra parte, sé describe con esto, la situación de alguien en quien no había dolo homicida directo y perfecto, es decir, intención clara de matar; y que su conducta, por otro lado, fue mucho más grave que los supuestos configuradores de la simple culpa. En otras palabras: la situación de una persona cuya conducta está (en rango de gravedad) un grado más bajo que el dolo directo y perfecto, y un grado más alto que la simple culpa e involuntariedad absoluta. Este estado intermedio entre el dolo y la culpa, esta mixtura de dolo y culpa, o esta culpa informada de dolo o por el dolo, en fin, este dolo eventual, es de sumo interés en los delitos de tránsito, al significar que alguien que conduce a gran velocidad, o con imprudencias graves, y principalmente en estado de ebriedad o estupefacientes, puede representarse que con su acción podría matar a alguien, y sin embargo no deja de hacerlo.

CAPITULO IV

PROPUESTA

La propuesta del proyecto de Ley es elevar la pena de 3 años al que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas y también la segunda parte del Art. 261 del Código Penal Boliviano, por constituir hecho con dolo eventual. Considera insuficiente la norma vigente de imponer la pena de 1 año a 5, establecido como, conducta culposa, y accidente de tránsito. Esta pena habilita a los jueces a excarcelar a los acusados en el proceso y a dictarles sentencia ya sea con perdón judicial o en suspenso la condena.

Este razonamiento se basa en el trabajo dirigido, sustentado por personal entendido en la materia, Fiscales de Materia Adscritos a la división Transito, en su condición de miembros de la Policía Boliviana, destinados en los Organismos Operativos de Tránsito de La Paz y El Alto.

Los legisladores deben tomar conciencia, que la livianidad de las actuales penas suele provocar malestar en la ciudadanía, generara sensación de impunidad; el fin del trabajo, es precaver mal mayor, con la continuación de estos sucesos.

Como aspecto esencial de las modificaciones introducidas al Código Penal Boliviano se destaca:

- El fortalecimiento del Estado de Derecho y de la protección de las garantías individuales
- El Fortalecimiento de la tutela jurídica y ciudadana.
- La lucha contra la impunidad, consistente en una pronta y eficaz justicia.

El homicidio simple tiene una pena de 5 a 20 años, para muchos excesiva para alguien que, pese a todo, no quiso matar por lo que no guarda relación con la sanción descrita en el art 261 siendo que ambos han dañado el quien jurídico protegido “La Vida y la Integridad Corporal” considerando que la muerte de la

víctima tendrá un sin fin de consecuencias sociales, viudas, huérfanos, responsabilidades pendientes

Si el aumento de las penas puede lograr un efecto persuasivo es materia de debate. En general no se debe oponer a que sean mayores, aunque la solución pasa, fundamentalmente, por reforzar los aspectos de la prevención o por que los jueces apliquen penas de cumplimiento efectivo.

Por lo que se debe Considerar; Que la experiencia nos ha puesto de manifiesto que es necesario hacer algunas reformas sustanciales por adición a normas del Código Penal Boliviano, no solo para corregir deficiencias sino para establecer una verdadera precisión conceptual a las mismas e incorporar modalidades delictivas inexistentes.

Considerando: Que el actual orden de cosas exige la satisfacción de los intereses de seguridad ciudadana y la regulación de aquellas conductas que perjudiquen a terceros, en violación a derechos fundamentales de primera generación, derecho a la vida, origen de los demás derechos.

Que el desarrollo actual de las comunicaciones terrestres ha impuesto condiciones que exigen nuevas y mejores medidas de seguridad para conductores, pasajeros y peatones, Que el Código Penal Boliviano, Artículo 261, tipifica al homicidio culposo agravado como aquel en el que el autor lo cometiere como consecuencia de haber consumido alcohol o estupefacientes, sin establecer grados, categorías o distinciones que determinen técnica y científicamente tal estado.

Por lo que se sugiere Reformar por adición el artículo 261 del Código Penal Boliviano, los que deberán leerse así:

- Quien Produjere la muerte de una o más persona ocasionada con un medio de transporte motorizado mediante cuya inobservancia a las normas de

- tránsito exponiendo manifiesto dolo eventual será sancionado con privación de libertad de ocho(8) a veinte (20) años de privación de libertad
- Quien produjere lesiones graves a una o más personas ocasionadas por un medio motorizado será sancionado con reclusión de uno (3) a (5) años de privación de libertad.
 - Quien produjere lesiones gravísimas a una o más personas ocasionadas por un medio motorizado será sancionado con reclusión de uno (5) a (10) años de privación de libertad.
 - Si el hecho se cometiera estando el autor del hecho bajo la dependencia de alcohol estupefacientes será gravada con tercio de la pena además se le impondrá al autor del hecho inhabilitación para conducir de uno (1) a siete (5) años
 - A los efectos de la descripción anterior, se instituye la obligatoriedad de la práctica inmediata del examen de alcoholemia, a los que se les impute ser actores de homicidio con dolo eventual. Dicho examen deberá practicarse por personal capacitado del Organismo Operativo de Transito, refrendado por el Instituto de Investigaciones Forenses, con el auxilio del personal de la policía, dentro del plazo de seis horas máximo de ocurrido los hechos.
 - La interferencia de cualquier naturaleza por persona alguna hará presumir a esta como cómplice de dicha infracción pena

Sin perjuicio ante un esporádico no presente personal del Organismo Operativo de Transito o del Instituto de Investigaciones Forenses. Los médicos de turno, responsables, tanto en los hospitales públicos como privados, bajo cuyo cuidado sea atendido, en casos de emergencia de esta índole, deberán de inmediato proceder a la práctica de dicho examen a los posibles imputados, sin que sea necesario en tal situación orden judicial, si la presencia fiscal de turno del Ministerio Público y la Policía Boliviana, debiéndose hacer constar en la respectiva hoja o historial clínico respectivo, el resultado de dicho examen y demás detalles.

Dicha práctica deberá entenderse bajo el apercibimiento de que la omisión del resultado de tal examen en la respectiva hoja clínica, hará presumir la comisión del delito de encubrimiento por parte de los mencionados profesionales he incumplimiento de deberes de las autoridades pertinentes.

Las muestras extraídas y el resultado deberán permanecer en custodia y preservadas en debida forma por el Fiscal y una muestra para su cotejo y contraste en la Institución que practico el examen para los efectos legales.

Así también se sugiere los siguientes grados para determinar el estado de ebriedad a quienes se les practique el examen de alcoholemia:

- a) Si la concentración de alcohol en la sangre es menor a 0.70 (70) gramos de alcohol por litro de sangre se está en estado tolerable.
- b) Si la concentración de alcohol en la sangre es igual o mayor a 0.71 (0.71) gramos por litro de sangre, se está en estado de sancionable.
- c) Si la concentración de alcohol en la sangre es igual o mayor a 1.50 (1.50) gramos por litro de sangre, se está en estado de ebriedad, agravado.

El grado de consumo de estupefacientes prohibidos por ley, en las personas a quienes se les imputa autoría en los delitos antes expresados, se establecerá de conformidad a las muestras extraídas de los exámenes practicados en su sangre y orina por personal del Instituto de Investigaciones Forenses, de los referidos resultados se determinará de acuerdo a los literales del artículo que antecede.

Si del examen practicado sobre el estupefaciente prohibido por ley en el imputado resultare concentraciones de las indicadas en los artículos anteriores, se aplicará la sanción establecida en el Artículo segundo de la presente Norma Penal.

Es menester Cuando cometido cualesquiera de los delitos de homicidios con dolo eventual, produjere lesiones o daños mayores, el autor se diere a la fuga, sin

auxiliar, en su caso a las víctimas; tal proceder hará presumir en el autor haberlo ejecutado en cualquiera de las circunstancias señaladas, con la agravante del menosprecio para la vida humana, salvo que se hubiese presentado a la autoridad competente inmediatamente después de ocurrido el hecho.

El personal o la autoridad competente, ante el caso que resulte público y notorio que algún conductor de vehículos se encuentra bajo los efectos de bebidas alcohólicas o estupefacientes prohibidos por ley, aunque no preceda accidente, homicidio, lesiones o daños, procederá de inmediato a su detención preventiva y al decomiso temporal del vehículo.

Al autor de este comportamiento humano se le sancionará con reclusión de un mes y una multa equivalente a las dos terceras partes de un salario mínimo vigente; sin perjuicio de lo que resultare de la investigación por otros delitos.

CAPITULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

En conclusión se define que esta problemática de los accidentes de tránsito no ha recibido la debida atención en los últimos años, debido a la falta de información y una deficiente apreciación de la magnitud del daño que este ha causado. -Nuestro Código de Transito, tan solo califica al hecho de conducir en estado de ebriedad como una infracción de primer grado con imposiciones de una multa administrativa que no tiene carácter punitivo; permitiendo que todos los días tengamos noticias de accidentes de tránsito ocasionados por conductores ebrios, sin que sufran sanciones penales, por la infracción del hecho cometido. -Por estas razones requerimos de sanciones mayores de las establecidas en el Código Penal y el Código de Transito y su Reglamento, para tratar de disminuir, prevenir o que no vuelvan a reincidir en estos hechos de tránsito.

La imprudencia e inobservancia de los conductores de los vehículos automotores tiene consecuencias en la vida de las victimas por lo que se debe sancionar de forma coherente con el daño causado y la imposibilidad de reparar el daño.

El artículo 261 del Código Penal, en cuanto al autor que se encuentra en estado de ebriedad, causando la muerte o lesiones graves, gravísima, la pena es tan solo de uno a cinco años. Por consiguiente la propuesta de modificación es de cuatro a ocho años para este tipo de ilícitos; considerando que con esta medida no hade ser posible beneficiarse por lo menos a una libertad condicional o cesación a la detención preventiva en sujeción al art. 232 del Código de procedimiento Penal o cualesquier otro beneficio procesal como la suspensión condicional de la pena o el perdón judicial, debiendo cumplir con su pena. En consecuencia consideramos que la modificación que se pretendemos realizar al artículo 261 del Código Penal resulta altamente positivo toda vez de que sociedad o el Estado boliviano a la fecha ha visto una proliferación de accidentes de tránsito; pese a que de algún modo esta

norma sustantiva en relación particularmente a la inhabilitación de conducir por un periodo de uno a cinco años. -Y para tal cumplimiento proponemos un Proyecto de Ley. -Con esta propuesta tratamos de disminuir o prevenir los índices de los accidentes de tránsito causador por conductores irresponsables en estado de ebriedad y que a futuro no exista, la proliferación injustificada de la pérdida de la vida o una lesión personal que le impida tener una vida normal.

RECOMENDACIONES

Es necesario que el Estado se preocupe frente a los hechos sobre los accidentes de tránsito, así como de sus consecuencias.

Los legisladores deben adecuar sus normas legales de acuerdo a la realidad social y a los cambios tecnológicos que se suscitan en los últimos años; debiendo proponer ante el Congreso Nacional la modificación del artículo 261 del Código penal en cuanto el autor de este delito se encuentre bajo la influencia del alcohol o estupefacientes, que en gran porcentaje es una de las causas de mortalidad, y de esta manera prevenir más hechos de tránsito con resultados trágicos.

También debe realizarse un estudio relativo de actualizar en su totalidad el Código de Tránsito. Para poder evitar este tipo de hechos por efectos del alcohol deberían existir controles vehiculares en las rutas.

Incrementar los controles de alcoholemia en los conductores a la salida de los boliches.

Concientizar a través de propagandas los riesgos del alcohol y la conducción.

BIBLIOGRAFIA

- VALCARCEL Carvajal Carlos, Dolo en accidentes de tránsito, Tesis facultad de derecho, Biblioteca Universidad Nacional
- El empresario que intuyó lo que podría llegar a ser tal industria fue Henry Ford, quien en 1.913, planea construir el famoso modelo "Ford I".
- Bolivia: Reglamento del Código del Tránsito, 8 de junio de 1978 Título I Disposiciones Preliminares Capítulo I De la aplicación y el objeto
- Bolivia DECRETO SUPREMO No 3045 del 04 de Enero de 2017 Instruye a la Policía Boliviana desarrollar un Estudio Técnico de Ingeniería de Tránsito para actualizar los límites de velocidad, en un plazo de ciento ochenta (180) días calendario, a partir de la publicación del presente Decreto Supremo.
- CARRERO Planes Virginia, SORIANO Miras Rosa María, TRINIDAD Requena Antonio, Cuadernos metodológicos N°37, Teoría Fundamentada. La Construcción de la teoría a través del análisis interpretacional. Centro de Investigaciones Sociológicas. Madrid, 2006.
- EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY: CÓDIGO DEL SISTEMA PENAL BOLIVIANO El Sistema Penal actual, heredado de la República, que viene desde épocas dictatoriales, con su origen en el Decreto Ley N° 10426 de 23 de agosto de 1972, elevado a rango de ley con modificaciones por la Ley N° 1768 de 10 de marzo de 1997 y la Ley 1970 del 25 de marzo de 1999, normas diseñadas bajo mandatos constitucionales de corte liberal, resulta en la actualidad ineficiente, discriminatorio, elitista, y burocrático, al no beneficiara la víctima, al imputado, al Estado, ni a la sociedad
- GISBERT CALABUIG J.A.; DE ÁNGEL YÁGÜEZ R.; CASTELLANO ARROYO M.; Personalidad jurídica y capacidad de obrar. En Gisbert Calabuig y E. Villanueva Cañadas (dir): Medicina Legal y Toxicología. 6º ed. Masson. Barcelona. 2004.
- RUBIO VALLADOLID G.; PASCUAL ARRIAZU J.; SANTO-DOMINGO CARRASCO J.; Breve historia del uso del alcohol y del concepto de alcoholismo. En Guía Práctica de Intervención en el alcoholismo.

- Rubio Valladolid G.; Santo-Domingo Carrasco J.; Agencia antidroga. Conserjería de Sanidad. Comunidad de Madrid. Ilustre Colegio Oficial de Médicos de Madrid. Madrid 2000.
- Organización Mundial de la Salud. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito.
- Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2004. 2. World Health Organization. Facts about injuries. WHO; 2002. [acceso en: noviembre 2006]. Disponible en: http://www.who.int/violencia_injury-prevencion/indez.html.
- Instituto Nacional de Estadística. Informe Censo Poblacional.
- Bolivia: INE; 2003. 4. Centro Latinoamericano de Investigación Científica (CELINBolivia). La prevalencia del consumo de alcohol. Bolivia: CELINBolivia;2005.