

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS  
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS  
CARRERA DERECHO



Conducción en estado de ebriedad y la necesidad de  
una sanción penal drástica

Postulante: Rina Margot Quisbert Moya

Tutor: Dr. Luis Enrique Valda Vargas

La Paz – Bolivia  
2003

## ÍNDICE

Dedicatoria	
Agradecimientos	
<b>INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I</b> .....	<b>5</b>
<b>ANTECEDENTES HISTÓRICOS</b> .....	<b>5</b>
<b>1.1 Reseña histórica del Vehículo y su conducción</b> .....	<b>5</b>
1.1.1 El primer Accidente de Tránsito Registrado en el mundo .....	7
1.1.2 Antecedentes de la conducción en estado de ebriedad en nuestro medio .....	8
<b>1.2 Evolución de las disposiciones legales y su legislación penal</b> .....	<b>10</b>
<b>1.3 Normas de Tránsito</b> .....	<b>15</b>
<b>1.4 Deficiencia de la regulación de tránsito</b> .....	<b>18</b>
<b>1.5 Importancia del Problema</b> .....	<b>19</b>
<b>1.6 Términos básicos</b> .....	<b>21</b>
1.6.1 Accidentado.....	21
1.6.2 Accidente.....	21
1.6.3 Conductor .....	22
1.6.4 Pasajero .....	22
1.6.5 Vehículo .....	22
1.6.6 Accidente de tránsito .....	22
1.6.7 Vías terrestres .....	23
1.6.8 Alcoholímetro.....	23
<b>CAPÍTULO II</b> .....	<b>24</b>
<b>LA BEBIDA COMO FACTOR DECISIVO DEL CONDUCTOR EBRIO Y SU TRATAMIENTO DESDE EL PUNTO DE VISTA CRIMINOLÓGICO</b> .....	<b>24</b>
<b>2.1 La Bebida – Concepto</b> .....	<b>24</b>
2.1.1 Ingesta de bebidas alcohólicas y su consumo .....	26
2.1.2 Las bebidas alcohólicas frente a la conducción de vehículos. ....	27
<b>2.2 El conductor ebrio y sus efectos</b> .....	<b>31</b>
2.2.1 La embriaguez alcohólica y sus fases: .....	31
<b>2.3 La alcoholemia: desarrollo y sus efectos</b> .....	<b>33</b>

2.3.1	Sistemas de Medición.....	34
2.3.2	Fases .....	34
2.3.3	Valor probatorio del examen de alcoholemia en nuestra justicia.....	36
<b>2.4</b>	<b>Dosis tóxicas de alcohol.....</b>	<b>38</b>
<b>2.5</b>	<b>Diagnóstico médico legal de la embriaguez.....</b>	<b>39</b>
2.5.1	Clínicos.....	39
2.5.2	Bioquímicos.....	40
<b>2.6</b>	<b>Naturaleza de los accidentes de tránsito.....</b>	<b>40</b>
2.6.1	Causas generales.....	41
2.6.2	Factores humanos como causa de accidentes de tránsito .....	41
<b>2.7</b>	<b>Su tratamiento Criminológico.....</b>	<b>42</b>
<b>2.8</b>	<b>Personalidad Psico – física del chofer ebrio en el ámbito de la criminología</b>	<b>43</b>
<b>2.9</b>	<b>Su tratamiento Penal.....</b>	<b>45</b>
<b>2.10</b>	<b>Clasificación del estado de ebriedad en la norma penal .....</b>	<b>46</b>
<b><i>CAPÍTULO III</i></b> .....		<b>49</b>
<b><i>ANÁLISIS JURÍDICO Y SOCIOECONÓMICO DE LA PROBLEMÁTICA</i></b> .....		<b>49</b>
<b>3.1.</b>	<b>Naturaleza de los problemas sociales, económicos y culturales. ....</b>	<b>49</b>
a)	Sociales.....	49
b)	Económicos.....	51
c)	Culturales. ....	53
<b>3.2</b>	<b>Importancia de las medidas de seguridad para la sociedad. ....</b>	<b>55</b>
<b>3.3</b>	<b>Aplicación jurídica actual en la ley 1970.....</b>	<b>57</b>
3.3.1	Beneficios y Salidas alternativas establecidas en el tipo penal. ....	60
3.3.2	Cesación de la detención preventiva (Art. 239) .....	61
3.3.3	Criterio de oportunidad reglada (Art. 21).....	62
3.3.4	Suspensión condicional del proceso (Art. 23).....	63
3.3.5	Procedimiento abreviado (Art. 373).....	63
<b>3.4</b>	<b>Relación procedimental de las leyes 10426 (anterior procedimiento) y 1970 (N.C.P.P.) de nuestro ordenamiento jurídico .....</b>	<b>64</b>
<b><i>CAPITULO IV</i></b> .....		<b>69</b>
<b><i>EL DELITO, SU RESPONSABILIDAD PENAL Y CIVIL</i></b> .....		<b>69</b>
<b>4.1.</b>	<b>Delito – Concepto.....</b>	<b>69</b>

<b>4.2. Delito en Accidente de Tránsito .....</b>	<b>70</b>
4.2.1. Naturaleza jurídica de la infracción por conducción en estado de ebriedad .	71
4.2.2. La Culpabilidad del chofer en la Conducción en estado de ebriedad. ....	73
<b>4.3 Responsabilidad.....</b>	<b>91</b>
4.3.1 Responsabilidad Penal.....	94
4.3.2 Deficiencias y virtudes .....	95
4.3.3 Responsabilidad civil .....	96
4.3.4 Naturaleza jurídica de la responsabilidad civil y nuestro Código Civil .....	98
<b>4.4 El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).....</b>	<b>100</b>
4.4.1 Alcances y limitaciones .....	101
4.4.2 Cobertura del seguro .....	103
4.4.3. El SOAT y el derecho de repetición.....	105
<b>4.5 Vehículos que no cuentan con SOAT .....</b>	<b>107</b>
<b><i>CAPITULO V .....</i></b>	<b><i>110</i></b>
<b><i>LEGISLACIÓN COMPARADA .....</i></b>	<b><i>110</i></b>
<b>5.1 Perú.....</b>	<b>110</b>
<b>5.2 Argentina.....</b>	<b>112</b>
<b>5.3 México.....</b>	<b>114</b>
<b>5.4 Evaluación de la legislación comparada.....</b>	<b>115</b>
<b>5.4 Cuadro comparativo de las sanciones tanto administrativas como penales</b>	<b>116</b>
<b><i>CAPÍTULO V .....</i></b>	<b><i>119</i></b>
<b><i>PROPUESTA: SOBRE MEDIDAS REALES Y DRÁSTICAS AL CONDUCTOR</i></b>	
<b><i>EBRIO.....</i></b>	<b><i>119</i></b>
<b>6.1. Medidas preventivas y sanciones establecidas en nuestras normas.....</b>	<b>119</b>
a) Código y Reglamento de Tránsito.....	122
b) Código Penal .....	124
<b>6.2 Cancelación y suspensión definitiva de la licencia de conducir por</b>	
<b>reincidencia .....</b>	<b>127</b>
6.2.1 Norma establecida .....	128
6.2.2 Reglamento de Tránsito.....	128
<b>6.3 Propuesta a la normativa del reglamento de tránsito. ....</b>	<b>129</b>
6.3.1 Redacción legal de la propuesta .....	129
6.3.2 Fundamentación de la propuesta .....	130

<b>6.4 Detención preventiva en casos de alcoholemia sancionable, exceso de velocidad, lesiones gravísimas y muerte .....</b>	<b>134</b>
<b>6.5 Sobre la sanción penal.....</b>	<b>137</b>
6.5.1 Agravación de la pena de 4 a 8 años. ....	139
6.5.2 Fundamento de la proposición de la “agravación de la pena” con relación a los fines de la pena. ....	140
<b><i>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES .....</i></b>	<b><i>143</i></b>
<b>Conclusiones.....</b>	<b>143</b>
<b>Recomendaciones.....</b>	<b>145</b>
<b><i>BIBLIOGRAFÍA .....</i></b>	<b><i>148</i></b>
<b>Internet .....</b>	<b>151</b>

# INTRODUCCIÓN

El presente documento es el informe de investigación sobre la necesidad de implantar y aplicar una sanción penal más drástica a los conductores en estado de ebriedad, basándose en la realidad de los accidentes de tránsito, cada vez más numerosos, y por la situación en que quedan las víctimas de este tipo de tragedias, desamparadas por las leyes ineficaces.

Esta situación tiene que ver con una multiplicidad de hechos y factores relacionados, como ser la idiosincrasia, la presión social y la afición por las bebidas alcohólicas, que derivan en diversos accidentes, de lo cual resultan daños personales y materiales de distinta magnitud, por lo que se requiere un análisis detallado de los distintos elementos que componen el objeto de estudio aquí propuesto.

Los protagonistas son tanto conductores en estado de ebriedad de vehículos de transporte público y privado, como peatones. Los resultados son, como se dijera anteriormente, daños a la integridad física de las personas y a los bienes públicos (postes, bancas) y privados (otros vehículos, muros, etc.).

Por ello, la conducción en estado de ebriedad es considerado un problema de salud pública, por cuanto los efectos que derivan trascienden la individualidad de quienes lo protagonizan, afectando otras vidas, las de los familiares de las víctimas.

Este estudio permitió hallar los datos necesarios para redactar una propuesta consistente, misma que puede ser desarrollada en la vida jurídica del país. De este modo, se analizó la información concerniente a los accidentes de tránsito.

Por otra parte, debe tomarse en cuenta que hasta el momento no existen en Bolivia leyes específicas respecto a la alcoholemia, ni otras que señalen el procedimiento en casos de accidentes de tránsito que tienen como causa fundamental la ingesta de bebidas alcohólicas.

Además, se debe destacar que las sanciones a los infractores no se estandarizan debido a la ausencia de dichas especificaciones, ya que no todas las personas tiene la misma tolerancia al alcohol.

Por tanto, es necesario tener un estándar inicial como base de datos respecto al número de accidentes ligados al alcohol, con lo que después se podrían desarrollar campañas de prevención para que las cifras no se eleven más.

Con fines expositivos, la investigación es presentada en seis capítulos: en el primero se indican de manera sintética los momentos más importantes en la evolución del automóvil, sus características y el significado del mismo para la humanidad. Además, se fundamenta el problema de investigación del cual se parte, y se presentan los principales términos relacionados con el tema de estudio.

En el segundo capítulo se describe la situación del conductor alcohólico, sus características y los mecanismos de medición y sanción. También se recuperan los principios rectores que permiten su tratamiento criminológico. Asimismo, se presenta una aproximación teórica a la naturaleza de los accidentes de tránsito.

En el tercer capítulo se expone el análisis jurídico de la problemática, tomando en cuenta la legislación nacional. Se realza, de manera particular, la aplicación del Código de Procedimiento Penal y la forma en que se minimiza la sanción a los infractores y se abre el camino para que se reitere la acción antijurídica.

El capítulo cuarto presenta los principios y fundamentos del delito, con lo que se fundamenta teóricamente las características de la sanción penal, pues ésta es la respuesta de la sociedad ante un acto que la afecta.

En el capítulo quinto se presenta una comparación de la legislación nacional con las legislaciones del Perú, Argentina y México en los puntos concernientes a la materia de estudio.

El capítulo sexto contiene la propuesta con la cual se busca modificar la conducta de los conductores ebrios, pues se plantea una sanción penal más drástica ante esta conducta, incorporando los mecanismos respectivos en el Código Penal y el Código de Tránsito.

Por último, se presentan las conclusiones y recomendaciones, en las cuales se señalan de manera general los rasgos más importantes del estudio.



# CAPÍTULO I

## ANTECEDENTES HISTÓRICOS

### 1.1 Reseña histórica del Vehículo y su conducción

El automovilismo es uno de los elementos fundamentales de este tema de investigación. Por ello, en estas primeras páginas se presenta un resumen de la evolución del automóvil y de todas las actividades ligadas a este fenómeno actual. Para ello, se parte de la consideración de que “Entre los innumerables inventos que transformaron la vida del hombre moderno, el del automóvil es sin duda uno de los más prodigiosos [...] Durante milenios, los medios de transporte de cualquier especie fueron arrastrados por hombres y animales entre ellos caballos y bueyes, ya que hasta el siglo XIX no se conoció otro sistema de tracción. Lo que empuja al hombre a buscar un nuevo medio de transporte que lograra moverse por otros impulsos que no fuesen la fuerza humana o la de un animal. Es así que el avance científico y tecnológico permite al hombre realizar uno de sus sueños más inverosímiles, que fue el de lograr la fabricación de un mecanismo el cual pueda poner en marcha aquella maquina que ellos mismos denominaron “Automóvil” palabra proveniente de dos lenguas: la primera del griego *Autus* y la del latín *Mobilis*”.<sup>1</sup>

Saltando los antecedentes más lejanos, se observa que “el año 1447, en las

---

<sup>1</sup> *Lo sé todo*. Enciclopedia temática Larousse. Edit. Larousse. Buenos Aires, Argentina. 1962. Pág. 625.

calles de Alemania, se exhibió el primer coche que funcionaba a través de una combinación de poleas y engranajes, ejemplar que fue imitado por otros inventores de la época”.<sup>2</sup> La producción fue paralizada hasta el año 1680 en Inglaterra donde aparece un coche de cuatro ruedas movido por un escape de vapor creación de Newton. Los inventos de nuevas maquinas no cesaron de producirse desde entonces, sobre todo en los países de Francia e Inglaterra, los cuales se dedicaron íntegramente a la fabricación y exploración de ese campo confiando sus avances a una sociedad constituida y preocupada por ese solo efecto.

Fue hasta entonces que se utilizó el vapor como fuerza motriz, en la circulación de vehículos, ya que la transformación artesanal de los automóviles fue tan asombrosa y más aun su vertiginoso progreso que el gran cambio hacia el auto moderno se produce al finalizar la Primera Guerra Mundial, con la adopción universal del motor a gasolina, siendo Henry Ford en el año 1903 quién crea un motor de ese tipo que llevaba su nombre (Ford Motor Co) mismo que en el año 1913 planteó la construcción del famoso modelo “Ford T” del que se realizaron 15 millones de ejemplares.

Es así que una vez constituido el automóvil éste llegó a ocupar un lugar muy importante en el mundo, no solo como medio de transporte sino también como una necesidad. Este invento tan admirable del ingenio humano y la consolidación de ese sueño traería consigo muchas ventajas y

---

<sup>2</sup> HISE, M., ROSSELLO, G., MARIOTTO, M. *Accidentes de tránsito. Derechos y reparación de daños.* Fotocopias sin referencia. Pág. 24.

desventajas además de consecuencias lamentables y hasta fatales, por la imprudencia de quienes están al mando de esos medios de transportes, imprudencias que la sociedad en general tiene que soportarlas.

Actualmente, más de cien millones de autos circulan por los diferentes caminos del mundo, y esa cantidad está destinada a aumentar cada vez más, siendo la movilidad ya no un lujo sino un elemento indispensable de trabajo con el cual se puede contar en toda circunstancia. Sin embargo, no podemos cerrar los ojos a los innumerables accidentes que sobre todo se producen por la **IMPRUDENCIA** e **IRRESPONSABILIDAD** de los conductores, donde las estadísticas nos demuestran que alrededor del 80% de los accidentes se deben a imprudentes bebedores al mando de vehículos que ocasionan un sin número de accidentes, transgrediendo así normas establecidas por el transporte automotor.

### **1.1.1 El primer Accidente de Tránsito Registrado en el mundo**

Tal como se señaló, los accidentes de tránsito se producen por la imprudencia o transgresión a las normas, el año 1865 en Inglaterra se produjo el primer accidente automovilístico protagonizado por el novedoso ferrocarril con un motor que se accionaba a vapor, accidente que arrojó por resultado varias víctimas, motivo suficiente para que el parlamento Inglés creara una ley que puso fin al progreso del desarrollo del automóvil a vapor, pues les prohibía llevar una velocidad superior a los seis Kilómetros y medio por hora y además debían ir precedidos de un guía a pie, con una bandera, para advertir a la gente que se encontraba en el trayecto. Pero esta ley fue

abolida en el año 1896 por los reclamos de los fabricantes ingleses que veían con recelo los avances que se realizaba al automóvil en Francia.

El año de 1951, se alcanzó el primer millón de muertos en siniestros vehiculares solamente en los Estados Unidos. A esta cifra elevada habría de sumarse la de diez millones de heridos graves con lesiones incapacitantes. Debido a este alto índice de accidentes, hace más de 40 años se ha denunciado y luchado contra esta epidemia mortífera, pero poco se ha progresado desde entonces en su prevención y erradicación porque los que habían de ser víctimas jamás creyeron en su peligrosidad, por lo general se atribuían los accidentes de tránsito a la fatalidad.

### **1.1.2 Antecedentes de la conducción en estado de ebriedad en nuestro medio**

Muchos atribuyen al automóvil ser causante de los múltiples accidentes de tránsito, pero esta exageración no puede ser cierta ya que el automóvil ha sido creado para proporcionar una mayor facilidad en el trabajo, comodidad y recreación, y es el hombre que lo conduce y decide lo que hará diariamente con él; siendo el hombre enemigo de sí mismo al exponer su vida a cada instante por el mal uso que le da a ese invento del ingenio humano. Consecuentemente, es el hombre y no el vehículo el causante de los accidentes de tránsito que tanto preocupan a la humanidad.”<sup>3</sup>

En la actividad de transporte, la actitud del conductor juega un papel muy

---

<sup>3</sup> Enciclopedia Jurídica OMEBA. Edit. Driskill. Buenos Aires, Argentina. Tomo I. Pág. 42.

importante, toda vez que se refiere al estado mental que influye sobre la conducta para bien o para mal, induce muchas veces a violaciones de las leyes y termina casi siempre en accidente. En nuestro país, la aparición de los primeros vehículos data recién de la década de 1920. Es este tiempo que la circulación de los mismos era una novedad, lo cual se fue acelerando, ya en la década de 1930, época en la que se notó un incremento de vehículos y por consiguientemente la necesidad de reglamentar su circulación, debido a que comenzaron a producirse los accidentes de tránsito. El primero en el año 1935, donde el conductor se encontraba en estado de ebriedad, accidente que produjo resultados de una persona muerta y varios heridos.

No hay duda que las circunstancias han contribuido y dado lugar a los accidentes, por intoxicación alcohólica del conductor, factor determinante para la producción de hechos de tránsito. En nuestro medio se tiene un patrón de consumo que puede ser definido como esporádico causal abusivo, significa que cualquier acontecimiento se convierte en oportunidad propicia para beber alcohol en cantidades que siempre llegan a la embriaguez parcial o total pasando este episodio existiría una abstinencia hasta que se presente una nueva ocasión.<sup>4</sup>

Se subraya el hecho importante de que muchos problemas con el alcohol – conducir en estado de ebriedad – son resultados de “periodos largos del consumo del alcohol” y no de un beber crónico; es decir muchos de los

---

<sup>4</sup> Ministerio de Gobierno: *Contra el abuso del alcohol y el alcoholismo*. La Paz, Bolivia. Fotocopias sin referencia. Págs. 51-52.

conductores ebrios y peligrosos son bebedores sociales y no alcohólicos. Un hecho científico es que cualquier cantidad de alcohol en la sangre impide conducir vehículos con seguridad.

## **1.2 Evolución de las disposiciones legales y su legislación penal**

Partiendo de la premisa de que toda norma legal capta la realidad social y política de índole esencialmente temporal y coyuntural, ninguna normativa puede permanecer inalterable. Indudablemente, debe que ser reformada de manera que guarde consonancia con la realidad.

Una transformación evolutiva de las normas legales debe comprender y analizar todos los factores concurrentes de carácter negativo y buscar una solución adecuada para superarlos sino totalmente, por lo menos en forma parcial. Señalaremos entonces que las normas legales son expresadas por la voluntad del Estado que se describe en el ámbito del derecho penal, cuyas conductas delictivas definen el delito, a través de lo que se conoce con el nombre de “tipo” y que sanciona conductas comisivas u omisivas. “Cuando un sujeto comete un delito” dice Binding “lo violado no es la ley sino la norma”<sup>5</sup> la cual rige a la sociedad.

En consecuencia, se reconoce que toda sociedad evoluciona y que dicha evolución trae consigo nuevos tipos penales, los cuales tienen la necesidad de ser regulados, reglamentados y tipificados por nuestro ordenamiento

---

<sup>5</sup> MIGUEL HARB, Benjamín. “Derecho Penal II Edit. Juventud La Paz – Bolivia – 1990 Pag. 87.

jurídico adecuándose a la realidad social en la que nos desenvolvemos y no así a políticas exteriores, las cuales de ninguna manera reflejan nuestra realidad social por lo que urge emprender una adecuación de nuestras normas, especialmente en los delitos de tránsito. A continuación se detallan en forma cronológica la introducción y evolución del tipo penal, tema de la presente tesis.

- CÓDIGO PENAL SANTA CRUZ DE 1834

Como es de suponer, el Código Penal de 1834, no contenía ninguna regulación legal a propósito del automóvil que recién se introdujo en nuestro país alrededor de 1909. Empero, desconociéndose que no se admite la analogía en el Derecho Penal Liberal, se aplicó al hecho de tránsito, lo que decían sus Arts. 505 y 506 en el caso del fallecimiento de las víctimas y el Art. 533 en caso de las lesiones. Es decir que se consideraba el homicidio y las lesiones ocasionadas en accidentes de tránsito como delitos culposos y a veces dolosos.

Como puede apreciarse, resultaba desconcertante, contraría a la dogmática penal y la propia lógica la aplicación de disposiciones o tipos legales, configurado mucho antes del uso del automóvil en el caso de los accidentes de tránsito.

- CÓDIGO PENAL DE BANZER DE 1973.

Ya en el Código de Banzer se incluye la figura del homicidio en accidente de tránsito, tipificado en el artículo 261, el cual surge como consecuencia de que cada vez era más intenso el empleo de vehículos automotores, lo que determinó el establecimiento de normas especiales para regular el tránsito y el comportamiento de conductores y peatones.

Es en ese sentido, en el mencionado código se incluye el tipo penal de “Homicidio y Lesiones graves y gravísimas en accidente de tránsito” que textualmente dice:

*“El que resultare culpable de una accidente de tránsito a cuya consecuencia se produjere la muerte de una o más personas, será sancionado con privación de libertad de seis meses a tres años.*

*Si del hecho derivaren lesiones la pena será de privación de libertad de seis meses a dos años”.*

Como podemos ver, ésta disposición penal tiene dos partes; la primera se refiere a causar la muerte en un accidente de tránsito y la segunda a causar lesiones. Interpretando la ley constituye lo que podría decirse un tipo de delito íntimamente relacionado con el homicidio por culpa.<sup>6</sup>

---

<sup>6</sup> MIGUEL HARB, Benjamín. “Derecho Penal II Edit. Juventud La Paz – Bolivia - 1990 Pág. 180 – 181.

La figura del homicidio en accidente de tránsito emerge de la teoría de la previsibilidad, o sea de la obligación de tener precaución y prever lo que pueda resultar de nuestra conducta por el solo hecho de vivir en sociedad.

También es necesario aclarar que la inobservancia de las normas de tránsito, en el caso de la conducción en estado de ebriedad donde el agente causa la muerte de un sujeto, sale completamente del ámbito del homicidio por culpa y recae más bien en el Homicidio simple contemplado en el Atr. 251.<sup>7</sup>

#### ● CÓDIGO PENAL DE 1997 (VIGENTE)

Este nuevo cuerpo legal y actualmente vigente con muchas modificaciones plantea nuevas figuras delictivas y sustituye el Art. 261 del Código Penal en su texto que decía:

*Art. 261 (HOMICIDIO Y LESIONES GRAVÍSIMAS EN SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN GENERAL) El que resultare de la muerte y lesiones gravísimas de una o más personas ocasionadas en un accidente de tránsito con un medio de transporte que presta un servicio público, será sancionado con reclusión de uno a cinco años e inhabilitación de conducir por un periodo de cinco años. La inhabilitación se agravará por un periodo de seis a diez años si el hecho se produjera estando el autor*

---

<sup>7</sup> MIGUEL HARB, Benjamín Ob. Cit. Pág. 181.

*bajo dependencia de cualquier sustancia que disminuya el poder de determinación.*

Este texto fue sustituido por la Ley 1768 y modificado por el artículo único de la ley 1778 en el cual se realizan cambios tanto en la redacción del tipo penal como en la sanción y que en la parte pertinente señala:

*Art. 261 (HOMICIDIO Y LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO) El que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionados con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años. Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno a cinco años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un periodo de uno a cinco años.*

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

Como se podrá observar, la actual tipificación en lo referente a los accidentes de tránsito es sumamente benigna, ya que nuestra norma establece que aquellos delitos cuyas penas sean menores a 3 años no tienen detención preventiva, ni reclusión y es debido a esto que los conductores una vez producido el accidente, nuevamente se encuentran al mando de vehículos sin ser

sometidos a un ejemplar castigo, siendo la fragilidad legal la que permite que la conducción en estado de ebriedad se desenvuelva con mayor soltura.

Por tanto, debe señalarse que las normas débiles y frágiles se convierten en leyes incitativas la consumación del delito porque el infractor de esa ley, sabe de antemano que podrá eludir la pena.

### 1.3 Normas de Tránsito

- REGLAMENTO GENERAL DE TRÁNSITO DE 30 DE MAYO DE 1939 elevado a rango de ley el 25 de octubre de 1951. -

El primer congreso de jefes de tránsito reunidos en la capital de Sucre elaboró el Reglamento General del Rodaje el 30 de mayo de 1939 por el término de un año computable desde la fecha indicada.

Es de hacer notar que esta norma legal utiliza el término de “tráfico” y no el de “tránsito”<sup>8</sup> además no establece normas específicas y completas sobre lo que resulta de mayor importancia en el hecho de tránsito como es el accidente de tránsito bajo influencia del alcohol que da como resultado la pérdida de vidas humanas.

---

<sup>8</sup> Ob. Cit. Art. 1, Pag. 17.

Sin embargo, introduce limitaciones a la comprobación de los accidentes de tránsito tales como los que surgen de los Artículos 12 y 14.

- LEY ORGÁNICA DE TRÁNSITO - Decreto de 25 de octubre de 1951

Se regula bajo el concepto de “delitos de tránsito” en su Art. 1 al 5. definiendo el mismo como “todos aquellos producidos por impericia, ligereza, descuido, imprevisión, negligencia o premeditación de los conductores de vehículos motorizados en general o peatones”, clasificando los delitos de tránsito en fortuitos, imprevistos y premeditados.

Son fortuitos los producidos en circunstancias casuales. Los imprevistos son ocasionados por falta de previsión y los premeditados son cometidos por, voluntad, deseo, deliberación de perjudicar a las personas o propiedades.

Esa ley, en su Capítulo II, párrafo primero, en sus arts. 18 al 26 “de la conducción de vehículos en estado de ebriedad” se refiere a la conducción de vehículos en estado de ebriedad y establece que el conductor que parezca estar bebido debía ser examinado por el médico de la jefatura; si el resultado era positivo se sancionaba con Bs. 5.000, y la suspensión por el término de un año, en caso de negarse a pagar la multa.

Si el conductor en estado de embriaguez causaba otra falta o daño, era castigado con la indemnización civil y un arresto de dos meses a dos años según la gravedad de la culpa.

Si el accidente provocaba la muerte de alguna o algunas personas, el autor sufría la reclusión de 2 a 4 años, sin perjuicio de cubrir los gastos de entierro, fijándose la suma de Bs. 5.000 por persona.

- CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO Y SU REGLAMENTO DE 1973

Esta es una de las pocas normas que no se han modificado por el transcurrir del tiempo que estando aún vigente la aplicación de todo su contenido siendo la más elemental tarea adecuar este Código a nuestra actual realidad, ya que han transcurrido más de 30 años, y las normas de ese entonces siguen rigiendo el tránsito en Bolivia. Tal vez ésta sea la respuesta a todas aquellas falencias de esta área, ya que con el transcurrir del tiempo se ha ido incrementando el parque automotor y con ello las violaciones y transgresiones a las normas de tránsito, cuyas penas o sanciones no se ajustan a la infracción cometida.

Por esta razón, el cambio no es significativo, ya que su norma es enteramente tolerable con el transgresor, y la conducción en estado de embriaguez está regulada y enmarcado en el Capítulo VI

de las faltas y sanciones. Art. 380 (infracciones de primer grado) inc. 3 cuya sanción es:

- *Por la primera vez, multa pecuniaria de 400 Bs.*
- *Segunda vez: inhabilitación por un año.*
- *Tercera vez: inhabilitación definitiva.*

A esto se añade la agravante de que si por conducir en estado de ebriedad se ocasiona accidente a cuya consecuencia resulten personas muertas o gravemente lesionadas, la sanción será de suspensión definitiva del conductor.

#### **1.4 Deficiencia de la regulación de tránsito**

La regulación legal de tránsito ha quedado atrás rezagándose así el progreso de la legislación respecto al tránsito y en la educación vial. Asimismo, en la seguridad de carreteras y vehículos, que cada vez resulta más ineficiente frente a la explosiva multiplicación de los automotores de diversos tipos.

Esta situación se agudiza por hechos de accidentes de tránsito producidos por consumo de bebidas alcohólicas, que pone en relieve la necesidad de encarar la realidad y de considerar a fondo la manera de resolver este problema de tipo social. Esta solución debe partir de la revisión del Código de Tránsito y su reglamento, debiendo implementarse o imponerse sanciones más drásticas para los conductores imprudentes y para aquellos que conducen en estado de ebriedad o no cumplan las normas legales establecidas.

## 1.5 Importancia del Problema

El presente tema despertó el interés para su estudio debido a los numerosos accidentes de tránsito provocados por conductores en estado de ebriedad suscitándose día a día sin que se pueda poner freno a este exceso de irresponsabilidad; pues la ebriedad es el estado en que cae un sujeto que ha ingerido bebidas alcohólicas en cantidades que deforman sus reacciones nerviosas, y las consecuencias cuando se pone al mando de un vehículo motorizado pueden ser catastróficas.

Lopez Muñiz nos plantea que el alcohol etílico es uno de los elementos que con mayor frecuencia interviene como factor esencial en la producción de accidentes de tránsito, en todos los países y en todas las esferas sociales. Se han realizado estudios profundos sobre este azote de la humanidad; la ingestión de bebidas alcohólicas, determinándose es el primer actor que va a desencadenar en muerte y dolor para miles de familias que se ven afectadas por verdaderos dramas producidos por accidentes de tránsito en estado de ebriedad.

Los accidentes se han convertido en una de las principales causas de lesiones, incapacidad y muerte en los países en desarrollo sobre todo en las personas jóvenes y activas. En consecuencia, cada muerte por accidente de tránsito representa un promedio alto en la expectativa de la vida.

La situación en nuestro país se agudiza por el hecho de que no se han realizado progresos en la legislación penal respecto a tránsito, en la

educación vial y en la seguridad de carreteras y vehículos y lo más importante: en nuestro país el conductor y el peatón no tienen la suficiente educación vial y se cometen fallas e infracciones que pueden costar la vida del mismo conductor y de muchas personas y dejar a otras tantas en abandono y desolación. A continuación, se presentan datos estadísticos de la Unidad Operativa de Tránsito - El Alto de los accidentes de tránsito producidos en esta jurisdicción:

DETALLE	AÑOS					
	2000	%	2001	%	2002	%
Causas del accidente	2646	100	2643	100	2166	100
Falla mecánica	4	0.15	3	0	17	0.8
Embriaguez	832	31	759	29	621	29
Imprudencia del conductor	132	5	172	7	148	7
Imprudencia del peatón	191	7	72	3	9	0
Exceso de velocidad	586	22	1222	46	1009	47

Fuente: Elaboración propia, con base en información proporcionada por la Unidad Operativa de Tránsito - El Alto. Junio de 2003

Como puede observarse en este cuadro, la embriaguez es una de las principales causas en los accidentes de tránsito, ocupando el segundo lugar con el 29%, lo cual es un indicador de la peligrosidad que implica conducir un vehículo en estado alcohólico. Por otra parte, el año de 1999 se llevó a cabo en la ciudad de México una conferencia sobre accidentes de tránsito en los países en desarrollo. En ella participaron alrededor de 130 delegados de 50 países que representaban a diferentes sectores de servicios públicos y privados, especialmente del transporte público y salud. Las discusiones y recomendaciones se concentraron en siete áreas específicas:

- a) Información.
- b) Organización
- c) Legislación
- d) *Alcohol***
- e) Drogas
- f) Adiestramiento y conducción
- g) La vía y el vehículo

El alcohol fue tratado como causal predominante en los accidentes de tráfico, lo cual nos lleva a hacer una evaluación en primer lugar de cual su incidencia en el organismo del hombre y posterior consecuencia, y así mismo a una modificación de una verdadera legislación al respecto, que sea considerado un problema de todos y cada uno, ya que la victima en cualquier momento de un conductor ebrio puede ser USTED.

## **1.6 Términos básicos**

Se emplearon los siguientes términos en la presente investigación:

### **1.6.1 Accidentado**

Es la persona fallecida o lesionada a causa de un accidente de tránsito provocado por un vehículo motorizado. El accidentado puede ser el conductor, los ocupantes del vehículo o los peatones.<sup>9</sup>

### **1.6.2 Accidente**

Suceso del que resultan daños a las personas o las cosas.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup> Ley SOAT, Artículo 2.

<sup>10</sup> GISBERT, Juan et. al. "Medicina legal y toxicología", 2ª edición, Barcelona. Edit. Masson, 1999. Pág. 336.

### **1.6.3 Conductor**

Persona que conduce, maneja o tiene el control de un vehículo motorizado en la vía pública, que controla o maneja un vehículo remolcado por otro o que dirige, maniobra o está a cargo del manejo directo de cualquier otro vehículo de un animal de silla, tiro o arreo.<sup>11</sup>

### **1.6.4 Pasajero**

Persona que utiliza un vehículo para trasladarse de un lugar a otro.<sup>12</sup>

### **1.6.5 Vehículo**

Todo medio de transporte para personas, semovientes o cosas por una vía terrestre.<sup>13</sup>

### **1.6.6 Accidente de tránsito**

Es el evento súbito, imprevisto y ajeno a la voluntad de las personas intervinientes, en el que intervienen uno o más vehículos motorizados que se producen en vía pública, área de libre circulación vehicular o en otras áreas, pero provocado por uno o más vehículos motorizados que estaban circulando por vía pública que provoca el fallecimiento o lesiones corporales de una o más personas.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup> Ibidem. Pág. 338.

<sup>12</sup> Idem.

<sup>13</sup> Idem.

<sup>14</sup> Ley SOAT, Artículo 2.

### 1.6.7 Vías terrestres

Son vías terrestres: las avenidas, calles, pasajes, autopistas, vías expresas, carreteras, caminos y sendas de circulación pública.<sup>15</sup>

### 1.6.8 Alcoholímetro

Método que mide el volumen de alcohol en sangre.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Código de Tránsito.

<sup>16</sup> Idem.

## CAPÍTULO II

# LA BEBIDA COMO FACTOR DECISIVO DEL CONDUCTOR EBRIO Y SU TRATAMIENTO DESDE EL PUNTO DE VISTA CRIMINOLÓGICO

### 2.1 La Bebida – Concepto.

La propensión a beber es tan antigua como el mundo, cada lugar o región tiene una bebida diríamos regional. El interés de este tema para el Derecho Penal lo constituye la etiología del delito.

“Las Bebidas alcohólicas no son sino un producto incoloro, fluido de sabor ardiente, olor agradable y volátil muy rara vez se lo bebe puro, suele ir contenido en diversa medida en una larga serie de bebidas que suelen clasificarse en Etilicas provenientes del vino y su destilación y metílicos también denominados “espíritu de madera” y en la preparación de bebidas resulta nocivo para la salud”.<sup>17</sup>

Las bebidas alcohólicas son un depresor para el sistema nervioso ya que produce sedación y sueño, aunque el efecto inicial suele ser de aparente estimulación.

---

<sup>17</sup> Raul Goldstein “Diccionario de Derecho penal y Criminología” 2da. Edición Buenos Aires

Estas bebidas se extraen de diferentes frutos entre ellos la uva, así como también de la caña del azúcar, el arroz, la remolacha y otros, mediante procesos de destilación. Existen diversos tipos de bebidas alcohólicas:

- Las bebidas fermentadas son aquellas que proceden de un fruto o de un grano, y por acción de levaduras microscópicas, han sufrido un proceso de fermentación, por ejemplo: vino, cerveza, etc.
- Las bebidas destiladas son las que se obtiene destilando una bebida fermentada en decir, eliminando por calor la parte del agua que contiene. Así una bebida destilada tiene mayor graduación alcohólica que una bebida fermentada, ejemplo el Whisky.

Nuestra sociedad fomenta su uso, no solo a través del comercio y la propaganda, sino también a través de las costumbres y los hábitos sociales de gran arraigo y extensión, en la cultura social del alcohol, existe la idea errónea de que llevar una bebida en la mano es una actividad envidiable y hasta excitante. Pero no se toma conciencia de que esta actitud y consumo excesivo y progresivo del alcohol puede ser mortal y conducir a diferentes desgracias entre ellas el alcoholismo.

En términos médicos el alcohol es considerado un depresor que reduce la actividad del cerebro y de la médula espinal, anulando por completo la voluntad del que lo consume.

El alcohol, conocido comúnmente como alcohol etílico o etanol, es un ingrediente esencial y embriagador de las bebidas alcohólicas y debido a su composición, este afecta de forma instantánea a todos los órganos del cuerpo humano desde el primer sorbo ingerido.

### 2.1.1 Ingesta de bebidas alcohólicas y su consumo

Debemos señalar que de acuerdo al grado, modo y dependencia en el consumo de bebidas alcohólicas existen diversos tipos de bebedores, los cuales se clasifican en:

- Bebedor Ocasional. Cuando la ingesta de alcohol es ante compromisos sociales ineludibles y no buscados, pudiendo también evitarlo.
- Bebedor Excesivo Ocasional. Cuando la ingesta mantiene el carácter de ocasional y de compromisos sociales no se detiene la ingesta sino en la embriaguez o se repiten con frecuencia los actos ocasionales.
- Bebedor Habitual. Es el que no sobrepasa una cantidad arbitraria y definida de bebida alcohólica diaria (por ejemplo podría ser 10 g. de alcohol).
- Bebedor Habitual Excesivo. Es aquel que sobrepasa el límite permitido, y lo hace con habitualidad.
- El bebedor Social o Dipsomanía. La Dipsomanía es la Embriaguez periódica o abuso esporádico de las bebidas alcohólicas donde el consumo es casi incontrolable.

Es cuando el individuo pierde la noción de los objetos, junto con esto viene la falta de memoria y la torpeza deambulatoria.

Este tipo de bebedor reacciona desde un punto de vista psicológico, ante determinados golpes de la vida que pueden presentar también graves perturbaciones síquicas y sociales, pero el sujeto está controlando generalmente sus frenos inhibitorios y su voluntad.

Alcanza características de intoxicación aguda cuando se trata de una ansiosa, desmedida y neurótica búsqueda de un estado ficticio y artificial de euforia, por graves disgustos sufridos.

- Alcohólico. Es aquella persona que no puede dejar de beber, existiendo ya el uso habitual y la dependencia, de aquí en adelante el individuo está atacado por una adicción la ingesta es automática y con ella surgen síntomas graves desde el punto de vista neurobiológico, las reacciones emocionales pueden ser agresivas y hasta hostiles.

### **2.1.2 Las bebidas alcohólicas frente a la conducción de vehículos.**

Desde siempre es sabido que la relación o conjunción del Alcohol y la Conducción está determinada como un factor de alto riesgo y su incidencia crítica en los accidentes de tráfico está ampliamente demostrada y fuera de toda duda. Existen alarmantes índices de accidentes de tránsito donde una de cuatro muertes relacionadas con los accidentes de tránsito es debido a causa del alcohol lo que representa 4.000 fallecidos al año.

En el tráfico diario de un conductor debe decidirse a maniobrar o reaccionar ante maniobras de otros conductores cada 20 segundos. En esas circunstancias es esencial la habilidad para dominar el vehículo, el control emocional, concentración, coordinación y buen juicio para juzgar la velocidad, la distancia y el tiempo.

Así, desde las primeras copas ingeridas por el conductor se hace notoria la tendencia a guiar muy rápido su vehículo, a no guardar la distancia apropiada y otras actitudes, las cuales el conductor sobrio no lo hace.

El conductor que está bajo los efectos de las bebidas alcohólicas cree guiar mejor, cuando en realidad lo está haciendo peor. El alcohol por tanto, es una droga psicodépresora que incluso en pequeñas dosis, influye negativamente en la conducción, ya que perturba las aptitudes del conductor que afectan particularmente el control de los músculos que mueven y enfocan nuestros ojos y en consecuencia la visión que se presenta del camino resulta borrosa y confusa.

Entre otras de las reacciones del conductor frente al alcohol están:

- Aquella que reduce el control sobre la luz que entra al ojo retardando la reacción ante el encandilamiento.
- También puede ocasionar “Nistagmus”, lo que significa una oscilación rápida e incontrolada de los glóbulos oculares produciendo la visión doble. En tal caso la capacidad para juzgar las distancias se reduce.

- Desde el instante de que el conductor percibe un peligro hasta que inicia el frenado transcurre un lapso de tiempo durante el cual el vehículo continúa rodando a la misma velocidad. Este tiempo es conocido como “tiempo de reacción” cuando el conductor se halla alcoholizado el “tiempo de reacción” se prolonga evidenciándose en lo que se denomina “tiempo de latencia”.

La cantidad de alcohol ingerida por los conductores no afecta de la misma forma a todas las personas. Por lo tanto existirá individuos que toleren más cantidades y otros que una cantidad ínfima les afecte gravemente. Sin embargo la creencia de algunos conductores de que por su capacidad de aguante pueden conducir bajos los efectos del alcohol, es totalmente errónea, ya que por cada pequeño incremento del nivel en el organismo existe un incremento paralelo de sufrir un accidente, sean cuales fueran las condiciones del individuo. Según la Dirección General de Tráfico los efectos del alcohol dependen de:

- Las condiciones personales: como la edad, el hábito y la costumbre.
- La constitución física del conductor ya que con mayor peso es necesario ingerir mayor cantidad de alcohol para lograr el mismo nivel de intoxicación.
- Modalidades de ingestión como la cantidad de bebida y su concentración.

Así, el organismo humano trabaja para transformar el alcohol en alimento o eliminarlo del cuerpo, pero ello solo es posible en un espacio determinado. En el hígado a una velocidad constante, el alcohol se metaboliza o destruye. No existe un método instantáneo para que la alcoholización desaparezca. Las duchas frías, los ejercicios, café, aire fresco o cualquier otro método al que recurren frecuentemente los conductores ebrios al mando de un vehículo no logrará ese efecto. Los resultados solo serán de un ebrio limpio, un ebrio cansado o un ebrio despierto, pero siempre ebrio.

En esta situación, el llamado bebedor social es el que representa el problema mayor, ya que tiene la idea equivocada de que unas copas no deterioran su capacidad en el manejo de su vehículo. Se presenta simplemente “alegre o eufórico” sobrestima sus facultades encontrándose inclinado a tomar riesgos innecesarios en momentos en que sus reflejos están disminuidos.

Tomando en cuenta todos los trastornos ocasionados al organismo por el consumo de alcohol, lo más aconsejable para estar en perfectas condiciones físicas y síquicas y ponerse al mando de un vehículo es que no se debe ingerir ninguna bebida alcohólica, pero lamentablemente la experiencia demuestra que esta advertencia no es respetada ni tomada en cuenta por el conductor, lo que tienen que comprender los choferes que no es necesario estar en evidente estado de ebriedad, un simple estado alcohólico puede engendrar perturbación y volver peligroso al conductor.

Este problema es de todos por el mismo hecho de vivir en sociedad la conducción sin ingesta de bebidas alcohólicas es mucho más segura ya que el solo hecho de beber en forma moderada es un factor significativo que contribuye a la producción de accidentes de tránsito.

## **2.2 El conductor ebrio y sus efectos.**

La embriaguez es conocida por todos como un estado mental alterado, debilitado, que produce perturbaciones psíquicas y físicas debido a la intoxicación alcohólica, perturba el uso normal de la razón. El conductor en estado de ebriedad no razona en las consecuencias de sus actos, aparte de violar las normas legales, contribuyen a que se produzcan muchos accidentes de tránsito en centros urbanos y rurales y en perjuicio de la integridad corporal de las personas y los bienes tanto públicos como privados.

En tal virtud todo conductor en estado de ebriedad no medita sobre las consecuencias que pudiera producir con peligro para su propia seguridad. Desgraciadamente en la mayoría de los distritos el país no existen los medios para controlar el uso de las bebidas alcohólicas con el fin de evitar accidentes.

### **2.2.1 La embriaguez alcohólica y sus fases:**

La embriaguez, como ya lo señalamos, es una intoxicación alcohólica que constituye un hecho muy común en nuestro medio, aunque los riesgos y peligros para la persona y por ende para la colectividad son graves.

La embriaguez tiene distintos grados que van desde el grado poco aparente de alarma hasta el máximo que puede tener como resultado la muerte, pero para una mejor comprensión veremos las cuatro fases de la embriaguez:

PRIMERA FASE: Corresponde al menor grado pero se advierte claramente la euforia y la locuacidad. El estado de ánimo está exaltado es donde uno se siente fuerte y seguro de sí mismo; el cansancio, la fatiga y las limitaciones no desaparecen, pero si desaparece del propio conocimiento de ello. Los reflejos parecen más vivos que nunca, pero en realidad el tiempo de reacción está alargado y la coordinación disminuye.

Estamos frente a una progresiva pérdida de control de la corteza cerebral. Esta fase se da entre las cifras de alcoholemia que van de 0.5 a 0.8 g por litro de sangre.

SEGUNDA FASE: Es una embriaguez más avanzada, porque a la anterior se suma una mayor confusión y evidentes síntomas de incoherencia por los movimientos más torpes, trastornos en el lenguaje que permite una notoria locuacidad verbal de cantar, gritar, discutir y hasta pelear, es decir, que en esta fase se advierte la pérdida de estabilidad, la vista se nubla hasta llegar a la visión doble, la sensibilidad disminuye, existen vómitos, la conducta se altera cada vez más profundamente. Esta fase alcanza una concentración en la sangre entre 1.5 a 4.0 g de alcohol por litro.

TERCERA FASE: Es la fase riesgo mortal: si la ingestión continúa y el grado de alcohol sobrepasa los 4 o 5 g por litro de sangre es el grado mayor de la

embriaguez que causa la caída, sueño comatoso y llega inclusive hasta la muerte.

Con la debida consideración de cada una de las fases de la embriaguez, se puede deducir fácilmente que el chofer ebrio está ubicado entre las dos primeras fases; porque es en estas fases de la embriaguez donde existe mayor impulso para la ejecución práctica de una serie de hechos relacionados con los accidentes de tránsito.

Como se vera claramente el chofer ebrio en las primeras fases de la embriaguez se siente el piloto más intrépido, el superhombre emprendiendo velocidades fantásticas no obstante tener conciencia de su embriaguez, como dice: Ferrera Floreal “Que la ingesta de bebidas alcohólicas no producen necesariamente un estado de inconsciencia y supresión de todos sus frenos inhibitorios”.<sup>18</sup>

## 2.3 La alcoholemia: desarrollo y sus efectos

Antes de entrar en las consideraciones relacionadas al concepto y alcances de la alcoholemia, es necesario precisar y señalar que en nuestra legislación vigente no se contempla ninguna norma legal que regule este tipo de examen y menos normas o procedimientos para su consecuencia.

Por ello comenzaremos señalando en términos generales qué se entiende por *alcoholemia* y diremos: que es la forma de determinar la cantidad exacta

---

<sup>18</sup> Ferrera Floreal “ Alcoholismo en América Latina “ Editorial Palestra - Buenos Aires.

de alcohol que una persona ha ingerido y si esta ingestión le ha causado el estado de ebriedad, campo que ha sido objeto de constantes investigaciones médico penalistas, encontrando para este objeto varios sistemas de medición que a continuación se desarrollará:

### 2.3.1 Sistemas de Medición

- **Medición del alcohol en la sangre o llamado método de Widmark.** Este sistema es el usado en nuestro país, se basa en la acción reductora del alcohol y su aplicación resulta práctica y menos onerosa que los otros sistemas. A través de él se trata de establecer la proporción del alcohol por cada 100 g de sangre y consta de dos fases:

### 2.3.2 Fases

- a) *Fase Médico Administrativa.* Una vez encontrado un infractor y conducido éste a las dependencias de tránsito debe someterse al examen en una posta u hospital a quien previa limpieza (sin usar alcohol) del brazo, o lugar de donde se introduzca la jeringa, se procede a extraer una muestra de aproximadamente unos 5 g<sup>3</sup> de sangre. Una vez terminada la extracción, se somete al individuo a un examen de hálito y del rostro y se le formula algunas preguntas referentes a su posible intemperancia, dejando constancia de estos datos y la apreciación que le merece el estado de la persona, en una ficha especial para este efecto.

b) *Fase Química o de Laboratorio*. Esta fase es desarrollada en laboratorios del Instituto de Investigación Forense, dependiente de la Policía Nacional, en el cual se procede al examen químico para determinar la dosis de alcohol existente en la muestra de sangre tomada, la cual comienza con la apertura del frasco que contiene la muestra. Esta se vierte en un matraz de destilación que mide la cantidad de sangre. Este matraz es introducido a su vez en otro más grande que contiene una determinada cantidad de bromato de potasio. Seguidamente, se procede a cerrar herméticamente este segundo matraz y se coloca en baño María por tiempo fluctuante entre 4 y 5 horas. Transcurrido este tiempo se establecerá el grado de alcohol ingerido y se señalarán estos datos en el informe de Laboratorio.

- **La Medición o Examen de Hálito**. Este sistema es de aplicación corriente en los países desarrollados. Consiste en hacer inflar un globo incoloro hasta cierta medida y si el individuo ha bebido la coloración del globo empieza a cambiar. Esta coloración varía de acuerdo al grado de alcohol ingerido. En nuestro país, este sistema de medición solo fue aplicado eventualmente por el alto costo que representa.

La concentración de alcohol en la sangre recibe el nombre de *tasa de alcoholemia*. La máxima concentración en sangre se alcanza entre los 30 y los 90 minutos después de haberse producido la ingestión de bebidas alcohólicas

La alcoholemia, es mejor método de laboratorio para establecer la ebriedad, por cuanto existe una relación equivalente entre los diferentes grados de su dosificación y las reacciones propias del organismo.

Es aquí donde existen diferentes factores individuales y circunstanciales capaces de dar reacciones propias a un individuo que ha ingerido bebidas alcohólicas, esto debido a que tenga una mayor resistencia física y psíquica al alcohol, sin embargo estas variables son ponderadas debidamente cuando se interpreta una cifra de alcoholemia.

En general, se debe tener presente que estos factores como la constitución física, estado de salud, personalidad, hábito de beber, clima, temperatura, grado de recepción gástrica etc., influyen en las fases de absorción y metabolismo del alcohol.

A manera de ejemplo, la mayor resistencia individual frente al alcohol no consiste en la tolerancia a elevadas dosis de alcohol en la sangre, sino que la persona que llega a cierto grado de alcoholemia sufre necesariamente sus consecuencias y por lo tanto su resistencia consiste en eliminar una cantidad mayor de lo acostumbrado, con lo cual el ascenso del alcohol en la sangre es menor.

### **2.3.3 Valor probatorio del examen de alcoholemia en nuestra justicia.**

Para un mejor análisis sobre el valor probativo del informe de la alcoholemia nos remitiremos a la jurisprudencia nacional y comparada, sosteniendo que

los “informes de alcoholemia, como exámenes clínicos elaborados por expertos, deben ponderarse en lo que se refiere a su medio probatorio como informe pericial acerca de la materia que contienen”.

Los principios que rigen la prueba pericial en nuestro país están consagrados en los Códigos de Procedimiento Civil y penal, siendo el informe de alcoholemia un informe de peritos y correspondiendo a un ámbito eminentemente penal, donde el juez goza de amplia libertad para apreciar la prueba rendida y no se encuentra jamás ligado a ella.

La libertad del juez para apreciar el informe es universalmente admitida. Labut refiriéndose a este aspecto señala que “el peritaje permanece dominado por la idea esencial de que si los expertos formulan una apreciación, los magistrados no están en absoluto ligados por ella y son líderes siguiendo su convicción de adoptar o no la opinión del experto.

En los procesos por conducción en estado de ebriedad, se ha observado que algunos jueces respetan mucho el parecer del perito y en numerosas ocasiones ha bastado la opinión de este, basado en el índice elevado de alcoholemia para condenar al inculpado.

Entonces, queda así de manifiesto que la prueba de alcoholemia no es el único medio para probar la embriaguez del conductor, porque la doctrina ha reconocido otros medios de prueba. En este sentido Huascar Cajias se refiere al tema señalando “Se comprende que más importante que la cantidad de alcohol ingerida, es la asimilada por el organismo; no obstante

esto ni siquiera este dato puede resolver por si solo todos los problemas, ya que si no pudiéramos establecer la existencia de cierta cantidad de alcohol en la sangre, eso no sería suficiente para esclarecer hasta dónde llega el grado de perturbaciones psíquicas producidas por el individuo, perturbaciones que sin embargo es preciso conocer en cualquier estudio Criminológico y médico legal.”<sup>19</sup>

Consideramos los graves inconvenientes que existen para determinar fehacientemente la ebriedad o temperancia de una persona, mediante el examen de alcoholemia, pero tal vez el mejor criterio para sancionar este tipo de infracciones esta en no sujetarse exclusivamente en la cifra de alcoholemia, sino atender otras manifestaciones de la conducta del autor que lleva inequívocamente a la conclusión de que el dosaje del alcohol, ha influenciado su forma de actuar al extremo de crear un peligro intrínseco, tales como la irresponsabilidad al conducir, exceso de velocidad, violación a reglas de tránsito, etc., que siempre aparecen cuando el alcohol a comprometido la conducta de un persona.

## **2.4 Dosis tóxicas de alcohol**

La ingestión de 0,75 g de alcohol absoluto por kilogramo de peso induce a trastornos de la conducta, 1,20 o 1,50 g de alcohol por kilogramo de peso produce embriaguez en las tres cuartas partes de los sujetos, cantidades de 1,50 a 2,35 g de alcohol por kilogramo de peso provocan embriaguez y dosis

---

<sup>19</sup> Huáscar Cajías “Criminología” Edit. Juventud La Paz – Bolivia 1995. Pág. 20.

mayores a 2,35 g por kilogramo de peso provocan fenómenos de ebriedad en todos los sujetos. Dosis mortales son siempre superiores a 4 g por kilogramo de peso, excepto en los niños que poseen una mayor sensibilidad.

La clínica de la embriaguez señala que los efectos sobre el sistema nervioso central repercuten en la conducta del individuo, las manifestaciones clínicas aparecen en un orden secuencial, como resultado de la impregnación sucesiva de los centros nerviosos. En primer lugar, se produce la depresión de los centros más superiores de la vida psíquica, esto es, los centros que regulan la conducta, el juicio, y la autocrítica. Afecta después, progresivamente los centros, de un origen evolutivo más primitivo, hasta alcanzar los centros motores medulares, y termina, finalmente, afectando los centros vitales protuberanciales.

## **2.5 Diagnóstico médico legal de la embriaguez**

Se dispone para el diagnóstico médico legal de la embriaguez de métodos clínicos y bioquímicos, los que se describen a continuación.

### **2.5.1 Clínicos**

- Pruebas de consumo reciente de alcohol.
- Pruebas de la pérdida de control de las facultades.
- Estados patológicos capaces de simular una intoxicación alcohólica.

### 2.5.2 Bioquímicos

- Métodos incruentos:
  - Determinación del alcohol en el aire espirado.
  - Alcotest 7110 “ National Drager Inc”
- Métodos cruentos:
  - Método de Truhaut-Boudene
  - Método espectrofotométrico.
  - Método de la NAD-ADH.
  - Cromatografía gaseosa.

### 2.6 Naturaleza de los accidentes de tránsito

Según la terminología de Tránsito, son accidentes de tránsito:

- a) Choques con obstáculos (vehículos aparcados, árboles y postes, muros y pretilas guardacantones, ganado espantado o abandonado, etc.).
- b) Colisiones entre vehículos.
- c) Incendio.
- d) Vuelco.
- e) Atropello.
- f) Otros (despiste, caída por terraplén, etc.).

## 2.6.1 Causas generales

Se dividen en:

1. *Fallos de los vehículos*: defectos mecánicos o averías.
2. *Factores dependientes de la ruta o calzada*: Trazado defectuoso, firme en mal estado, elementos extraños que limitan la adherencia de los neumáticos, etc.
3. *Fallas humanos*: En la mayor parte de los casos son atribuibles al conductor, aunque en el caso del atropello la víctima puede haberlos cometido también.

En ciertos accidentes suelen coincidir causas de las tres categorías.

## 2.6.2 Factores humanos como causa de accidentes de tránsito

**No patológicos:** *Psicológicos* (estados emocionales, personalidad).

**Somáticos** (edad, sexo, fatiga, sueño, alimentación inapropiada).

**Patológicos:** *Transitorios* (intoxicación por: monóxido de carbono, alcohol, drogas tóxicas y estupefacientes).

**Permanentes** (defectos de visión, audición y equilibrio, afecciones neurológicas, epilepsia, enfermedades mentales, trastornos de la motilidad, sistema cardiocirculatorio, aparato urinario, enfermedades metabólicas diabetes).

## 2.7 Su tratamiento Criminológico

Es necesario señalar que estudia la criminología y que relación tiene con la presente tesis. Así, la siguiente definición es la adecuada para el tema “Criminología es la ciencia que estudia las causas del delito como fenómeno individual y social”.<sup>20</sup>

Desde el punto de vista sistemático, el estudio de la ingesta de bebidas alcohólicas debió incluirse en el párrafo dedicado a las psicosis tóxicas. Sin embargo, la relación del alcohol con la criminalidad merece un estudio aparte.

Es preciso señalar que la ingesta de alcohol provoca efectos de diversos tipos según el individuo del que se trate siendo las causas:

*Grado de atracción que el alcohol ejerce sobre cada individuo.* La atracción varía desde la notoria atracción hasta una increíble repugnancia.

*Sensibilidad individual frente al alcohol.* también aquí se dan grados que van desde el individuo que puede ingerir cantidades relativas de alcohol sin sufrir serias alteraciones corporales o síquicas, hasta aquel en el que una mínima dosis es capaz de producir efectos absurdamente desproporcionados

---

<sup>20</sup> CAJIAS Huascar “Criminología “Editorial Juventud ” La Paz – Bolivia Pag. 20.

*Cantidad y calidad de las bebidas.* Si se toma en cuenta aisladamente este es un dato puramente objetivo, y se lo toma en cuenta como una abstracción por lo cual se ha podido comprobar por ejemplo que las bebidas destiladas ejercen una influencia mayor en la aparición de la embriaguez que el vino y la cerveza, aún considerando solo la cantidad de alcohol ingerido y no la cantidad total del líquido.

Se debe señalar que el alcohol y la criminalidad han llegado a un punto donde se puede decir en líneas generales que el alcohol por sí solo no ha de considerarse como la única causa importante para la ejecución de un delito, sobre todo si éste es grave.

## **2.8 Personalidad Psico – física del chofer ebrio en el ámbito de la criminología**

Como se señaló anteriormente la ingesta de alcohol produce una serie de cambios psicológicos y físicos, y son efectivamente estos cambios los que experimenta el chofer ebrio cuando es víctima de los efectos del alcohol ingerido más de lo prudente que lo lleva a experimentar las siguientes sensaciones:

- a) El conductor bebido sufre ciertas alteraciones visuales como es el caso de la percepción de “doble imagen”, la pérdida de la sensibilidad a los golpes y el tiempo de reacción a los estímulos del cerebro por causa de la depresión en el cerebro. Consecuentemente, existe una interferencia de la capacidad

normal de chofer para realizar tareas mentales como recordar, entender, razonar y especialmente en la toma de decisiones en el momento de la conducción.

- b) Por efecto del alcohol, el chofer pierde paulatinamente el equilibrio físico esto por la disminución de la acción en la zona del cerebro que tiene bajo su control la coordinación muscular. Por lo tanto, el desequilibrio de las partes del cuerpo, particularmente los movimientos de brazos y piernas hacen que los movimientos para la conducción no sean realizados en forma adecuada.
- c) El sujeto al mando de un vehículo, sufre trastornos de la sensibilidad que se manifiestan en calambres, hormigueos, dolores musculares, temblores en piernas y manos. Estos malestares del cuerpo generalmente se presentan después de cada borrachera, o sea cuando el alcohol abandona el organismo del conductor y para contrarrestar tales situaciones se acostumbra a hacer “la cura de cabeza” comúnmente llamada *Chak'i*, con otra considerable dosis de alcohol embriagándose así nuevamente.

¿Podrá pues en esas condiciones manejar normalmente el chofer un vehículo motorizado? Por supuesto que no.

El chofer que haya ingerido bebidas alcohólicas, se fatiga prematuramente, tiene disminuida su capacidad reactiva, no reacciona ante el peligro, sino todo lo contrario: lo busca temerariamente, yendo a

velocidades excesivas, cruzando rápidamente avenidas y calles hasta que al final logra funestas consecuencias.

Cuando una persona ebria está al mando de un vehículo es como si el automóvil tuviera destruido, el freno no pudiendo detenerse cuando es requerido.

## 2.9 Su tratamiento Penal

Para entender con mayor claridad cuál es el tratamiento penal que el derecho positivo da al campo de la embriaguez y la conducción de un vehículo en estado de ebriedad, partiremos señalando que el Derecho penal es una ciencia que divide su estudio en tres elementos fundamentales, los cuales son: el Delito, el Delincuente y la Pena que expresa la reacción social.

En términos generales, el delito es la conducta humana que cae en las disposiciones del Código Penal. Por otro lado “el delincuente es la persona que incurre en el delito y responde por sus consecuencias, y por último la sanción o pena es la reacción social constituida por el movimiento de la sociedad afectada por el delito”<sup>21</sup>.

Nuestra doctrina penal conceptúa la embriaguez alcohólica como una intoxicación que produce grandes perturbaciones a la mente, alterando y atenuando el sentido crítico del hombre, el cual disminuye el control de la voluntad.

---

<sup>21</sup> MIGUEL HARB, Benjamín “Derecho Penal I Editorial Juventud La Paz – Bolivia. 1998. Pág. 9.

Además, nos señala que es una perturbación pasajera de las facultades originadas por la excesiva ingestión de bebidas alcohólicas, haciendo menos libres las determinaciones sobre el intelecto extinguiendo momentáneamente su normal lucidez.

## 2.10 Clasificación del estado de ebriedad en la norma penal

- Fortuita o involuntaria. Es aquella no requerida ni prevista, que origina la anulación de las facultades mentales.
- Voluntaria o Culposa. Se produce cuando la embriaguez no ha sido accidental el agente ha querido embriagarse por imprudencia o negligencia y prever que una determinada cantidad lo embriagaría aún más.
- Premeditada o Dolosa. Se produce cuando el agente se embriaga con el único propósito de cometer un determinado delito o de obtener un eximente.
- Plena o completa. En este estado el agente está totalmente privado de la inteligencia y carente completamente de la voluntad, lo cual impide establecer si existió dolo en la consumación del delito.

Así, para determinar la culpabilidad del delincuente ebrio se establece lo siguiente:

- a) La embriaguez fortuita y plena actúa como eximente y atenuante.
- b) La Voluntaria o culposa será sancionada a título de Culpa.
- c) La premeditada y dolosa será sancionada como expresión de Dolo.

Aquí cabe señalar la nomenclatura que existe entre el estado de ebriedad y la conducción de un vehículo, el cual da lugar a lo señalado por el Art. 261 que indica que es un delito de lesiones con resultado de muerte y cuyo *nomen juris* es “Homicidio en Accidente de Tránsito”, cuya tipificación está descrita en el mencionado Artículo.

El problema fundamental de este tipo de accidentes de tránsito producidos por conductores ebrios es que de ninguna manera se acomoda al inciso a) como frecuentemente se lo pretende en la práctica jurídica, ya que estos accidentes no pueden ser ocasionados por personas que se encuentran en un estado de embriaguez pleno y fortuito.

Es necesario tomar en cuenta que estos conductores ebrios al mando de vehículos entrañan una gran peligrosidad por cuanto si tienen la capacidad de conducir demostrando así el grado de embriaguez en la que se encuentran.

En nuestro Código Penal si bien el homicidio en accidente de tránsito se lo configura como un homicidio culposo, este no puede ni siquiera equipararse

a las consecuencias que dejan a su paso este tipo de conducta y mucho menos a la pérdida de una vida humana que es irreparable, lo cual conlleva a una sanción de uno a cinco años, cosa que es incongruente e irreal.

Además, se debe señalar que dicha conducta también se halla enmarcada en el Código de Tránsito y su reglamento en sus Arts. 140 y 380,. Donde la sanción que se impone resulta ridícula, ya que la sanción que se impone es de carácter pecuniario y no presenta ninguna dificultad de ser abonada por lo absurda que resulta si consideramos el peligro de la conducción en estado de ebriedad, siendo aún más permisible al esperar a una tercera oportunidad para aplicar una sanción meramente administrativa como lo es el de la suspensión definitiva de la licencia de conducir.

También se debe señalar que todas las normas y sanciones vigentes relacionadas con este tipo y conducta penal son extremadamente frágiles y permisivas lo que provoca que el conductor en estado de ebriedad y al mando de un vehículo proceda y actúe con mucha más soltura, convirtiéndose así en un peligro latente para nuestra sociedad.

# CAPÍTULO III

## ANÁLISIS JURÍDICO Y SOCIOECONÓMICO DE LA PROBLEMÁTICA

### 3.1. Naturaleza de los problemas sociales, económicos y culturales.

#### a) Sociales.

Lamentablemente hoy, nuestra sociedad no asume en su real dimensión, el gran problema del consumo de bebidas alcohólicas por choferes al mando de un vehículo, que trae consigo efectos negativos e impresionantes, lo que “se presenta como común y cotidiano ya que vivimos en una sociedad donde compartimos la condición humana inmersa en valores y autovalores”.<sup>22</sup>

Es por eso que el consumo de bebidas alcohólicas por personas que están al mando de un vehículo automotor constituye una transgresión a las normas, y alteración a la sociedad en su conjunto convirtiendo así esta conducta en temeraria e irreflexiva. De hecho “En la actualidad estamos completamente acostumbrados a ver las calles colmadas de automóviles en circulación y estacionados observándose así el crecimiento del parque automotor privado y público, transformándose así el auto en un medio de locomoción utilizado en demasía y hasta negligentemente por sus dueños en razón de hábitos cada vez más afianzados y extendidos en el desplazamiento cotidiano”.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> ORRATIA, Fernando A. “La inadecuación de las Leyes con la realidad”. Sinaloa, México 1993.

<sup>23</sup> GOLBRESTH, John K. *Anatomía del poder*. Edit. Plaza & Janes. Madrid, 1985, Pág. 459.

No somos ajenos al uso abusivo del automóvil y es que “el punto central se desarrolla en las calles donde al parecer los choferes y los automóviles son los únicos dueños de usar y aun abusar de ellas. Olvidándose de ese modo que nuestra sociedad esta conformadas por personas y no por maquinas”,<sup>24</sup> lo que significa que es preciso contemplar a la par los derechos de los peatones.

“El ser humano como peatón o como pasajero de un vehículo, sólo atina a preservar su vida y la de su familia en su cotidiano y riesgoso andar”.<sup>25</sup>

Si bien la sociedad como tal asumió o le fue impuesta la presencia del automotor y en este sentido está consciente de su desplazamiento humano, ello no puede ser sin límites y si al conductor se le ha permitido introducir el riesgo en las calles de circulación, esa situación le hace asumir las consecuencias por dicho riesgo, de manera tal que si produce un daño debe absolverlo, es decir repararlo.

De esta forma, se da un “*poder condicionado*”<sup>26</sup> que implica un comportamiento respecto a los demás, lo que significa asumir ciertos riesgos y obligaciones, lo que trae consigo solución o por el contrario su incumplimiento trae aparejadas consecuencias en distintos ámbitos del derecho, pues “No se trata de un enfrentamiento, por demás inútil entre los

---

<sup>24</sup> GHERSI, Carlos: *Accidentes de tránsito: derechos y reparación de daños*. Edit. Universidad. Buenos Aires, Argentina. Pág. 27.

<sup>25</sup> MIGNE, José E. “Política del pueblo” Edit. Emecé. Buenos Aires, Argentina. 1994. Pág. 80.

<sup>26</sup> GOLBRAIT K., *Ob. Cit.* Pág. 461.

conductores transgresores de normas y la sociedad o peatones”.<sup>27</sup> Si tomar conciencia de todas las consecuencias que trae consigo la conducción en estado de ebriedad, además de que todos podemos ser en cierto momento conductores y otros peatones y tomando en cuenta de que esta conducta se asemeja al mensaje “El automóvil es un arma, no dispare”, el cual alude así al valor agresivo del coche como arma, que en manos de sujetos omnipotente, transgresores e inseguros generan un verdadero peligro social.

### b) Económicos.

Toda sociedad se desenvuelve en diferentes capas sociales que están plenamente distribuidas o estratificadas de acuerdo al factor económico. Y la sociedad en la que nos desarrollamos no es la excepción siendo más evidente este factor, ya que en cada una de las capas sociales que se constituyen, la base es el factor dinero, esta acción debe ser entendida en relación con lo que constituye la desigualdad social, la cual da paso a que cada una de las “capas sociales adquieran una percepción, valoración y dirección de su forma de vida, a través de sus ingresos económicos”.<sup>28</sup>

Sin embargo, por las características especiales que tiene una sociedad como la nuestra trataremos de clasificar a los conductores de vehículos tanto de transporte público como privado en cada una de estas capas sociales:

- *La clase Alta o Burguesa*, determinada principalmente por el

---

<sup>27</sup> GHERSI, Carlos: “Accidentes de tránsito: Derechos y reparación de daños” Primera Parte, Pág. 130.

<sup>28</sup> Ob. Cit. Pag. 134.

nivel de ingresos económicos con los que cuentan, lo que supone una vida y una formación académica superior, en esta clasificación estarían inmersos solamente los conductores particulares propietarios de vehículos de último modelo, los cuales tienen todas las facilidades de adquirir e ingerir la cantidad y calidad de bebidas alcohólicas que ellos desean sin que exista restricción para ellos.

- *Clase media o intermedia.* Es la que comprende a la mayor parte de la sociedad, obteniendo recursos tan solo para lo necesario. Señalaremos además que es la clase que está compuesta en su gran mayoría por choferes del transporte público y algunos particulares, los cuales realizan enormes esfuerzos para obtener un vehículo no con el fin de una comodidad sino con el propósito de generar el sustento de su familia y de ellos mismos, teniendo la visión de que su vehículo es un instrumento de trabajo el cual deben usufructuar al máximo para ir generando recursos económicos.
- *Clase baja o proletaria.* Está se halla conformada por personas de bajos o mínimos ingresos económicos. La gran mayoría de esta clase en lo referente a los conductores son los asalariados, los cuales generan recursos económicos tanto para ellos como para el propietario del motorizado. Estos conductores, debido a la escasa formación educativa y los ingresos económicos con los cuentan, solo pueden aspirar a ser choferes asalariados, puesto que

pertenecen a familias de bajos recursos económicos y tienen familias numerosas. Debido a esto, no pueden conseguir un medio de transporte propio.

### c) Culturales.

Debemos tomar conciencia de la sociedad en la que vivimos, ya que desde nuestros orígenes nos vemos envueltos en una serie de ritos y tradiciones, los cuales se han enraizado en nuestra población y muy especialmente en aquella gente proveniente del altiplano y áreas rurales donde se cree que la fe está acompañada y mezclada con el consumo de bebidas alcohólicas, siendo este consumo un problema cultural de nuestra población e induciendo así a todos los sectores de la sociedad. La problemática radica en que siendo un país con tantas tradiciones y mitos los cuales se van transmitiendo de generación en generación. Aun en la ingesta de bebidas alcohólicas los bolivianos no saben beber, o lo que comúnmente se conoce como carecer “cultura alcohólica”, ya que cuando una persona empieza a beber lo hace hasta quedar totalmente privado y fuera de la realidad, llegando al punto de causarse una intoxicación, esto nos demuestra que el boliviano aun no ha aprendido a beber razonablemente, pues “La realidad del mundo moderno y las características socioculturales de nuestro país hacen que el consumo de bebidas alcohólicas entre los bolivianos sea definido como *Esporádico Causal – Abusivo*. Esto significa que cualquier acontecimiento se convierte en oportunidad propicia para ingerir bebidas

alcohólicas”.<sup>29</sup>

La ingestión de estas bebidas es un hecho predominantemente social, es un factor que une a los grupos, ya que una persona ebria sola o aislada es rara, siendo el estado de embriaguez el que liga a las personas y funciona como expresión y apoyo de la estructura social.

No se desea entrar en la polémica sobre la ingesta de alcohol y analizar si esta es o no permitida y saludable al organismo. Lo que se pretende es que se vea con claridad es que a consecuencia de esta conducta humana y ante la decisión de ponerse al mando de un vehículo en estado de ebriedad se va transgrediendo toda norma establecida, atentando así contra la sociedad en su conjunto. No se puede negar que las costumbres son determinantes en la conducta de las personas para la concreción de este delito, más aún cuando ésta tiene repercusiones negativas o contrarias a los preceptos legales.

La sociedad en la que vivimos también se va desarrollando mediante el cumplimiento de los ordenamientos jurídicos y la observancia respecto a los Derechos. Al respecto, Lombardi manifiesta: “las costumbres sociales tienen un código tan profundo y extenso, que toman al hombre desde el seno materno y lo acompañan por toda su vida”,<sup>30</sup> aspecto que refleja nuestra cultura, la cual puede ser dirigida de acuerdo a los lineamientos que la ley manda no transgredir.

---

<sup>29</sup> Departamento Nacional de Salud Mental “ Guía Educativa sobre el consumo de alcohol y sus consecuencias ” La Paz – Bolivia 1998.

<sup>30</sup> LOMBARDI Luis “ El alcohol ya las costumbres ” Editorial J.A. Buenos Aires – Argentina ( Folleto )

### 3.2 Importancia de las medidas de seguridad para la sociedad.

Al proferir estas dos palabras; alcohol y conducción, todos los días miles de personas vivimos en una constante incertidumbre y tensión, ya que a pesar de los datos estadísticos contundentes sobre los accidentes de tránsito por consumo de bebidas alcohólicas se han creado dos mitos sobre esta problemática; el primero es el de considerarlos casos individuales cuando en realidad son un problema social que debe ser enfrentado por el Estado mediante las leyes, y por la sociedad en conjunto con la aplicación de esas leyes.

El segundo mito es atribuir los accidentes a una desgracia o fatalidad cuando en realidad es la confluencia de una serie de factores, la mayoría dependientes de la voluntad humana. Y esos factores en nuestra sociedad sobran: funcionarios de tránsito que por un poco de dinero dejan en libertad a aquellos conductores ebrios y transgresores de las normas sin importarles el daño que causan; exceso de velocidad, incumplimiento de reglas básicas, etc. Cuando todos estos factores están presentes lo único que puede sorprendernos es que no se produzcan más accidentes.

En sociedades como la nuestra, donde la población asume que la vida cotidiana implica riesgos, los accidentes de tránsito se van presentando cada vez más frecuentemente, surgiendo la imperiosa necesidad de medidas de seguridad, las cuales puedan combatir este mal que aqueja a la población. El Estado, como ente regulador de las acciones mediante sus dependencias

asume medidas de precaución para que el ciudadano pueda proteger su vida y la de los demás, medidas que son tan vulnerables ante la mentalidad creada en nuestra sociedad, donde en el ámbito automotor los conductores son los dueños y señores de las autopistas y calles, relegando a los peatones y pasajeros a simples observadores y víctimas.

Con la masificación del automotor se empezó a desarrollar sin duda el *fenómeno de la inseguridad*, lo que acentúa cada vez más el grave riesgo para la vida y la salud. Esta forma de agresión al ser humano es el precio de una ausencia de políticas adecuadas por parte del Estado, que abarca desde una falta de educación vial hasta un tratamiento legislativo conforme a ese aumento vehicular. Debemos tener presente que en materia de accidentes de automotores “ la culpa de la persona que dirige un automóvil entraña un grave riesgo para la seguridad y bienes de los demás, mientras que la culpa del peatón, en cambio, no perjudica más que a sí mismo. De ahí entonces que la actividad del primero deberá ser apreciada con más estrictez que la del segundo.”<sup>31</sup>

Nuestra sociedad está regida por normas, las cuales establecen lineamientos para el desempeño de la conducta, pero lo lamentable es que algunas datan de 1973 (como el Código de Tránsito), siendo hasta la actualidad 30 años de vigencia. Como es lógico se enfrenta a una mentalidad totalmente diferente para la cual fue creada, dejando casi desprotegida a la población a la que

---

<sup>31</sup> Mossel Itarraspe, Jorge y Rosat, Horacio “ Regulación del Tránsito y del Transporte Automotor “ Edit. Rubinzal – culzoni Santa Fe Buenos Aires. 1992 Pag. 10.

rige por las sanciones que en ella se describen, para lo cual no se puede hacer nada frente al destino y por lo tanto, es inútil ser precavido. Con frecuencia tomar medidas de precaución es ridiculizado como un acto de cobardía y debilidad. Si un automovilista en estado de ebriedad acepta ser llevado a casa por otro, parecerá un inepto; si un peatón espera llegar a la esquina o que cambie la luz del semáforo para cruzar la avenida, es un timorato. Y los resultados de esta mentalidad llegan todos los días a las salas de emergencia.

Es verdad que en los últimos tiempos hemos sido testigos de una serie de cambios, impulsados por la Policía Nacional, como lo referente a la obligación de usar el cinturón de seguridad, la restricción del uso de celulares cuando se maneja un vehículo, en los taxis suprimir el quinto pasajero y el de reciente creación: la contaminación acústica. Todo es esto nos demuestra que sí se pueden incorporar de manera paulatina nuevos comportamientos y reglamentos. Para que la sociedad en su conjunto se desenvuelva con un poco más de seguridad, es de imperiosa necesidad la creación de nuevos medios como ser reglamentos y otros para preservar a la sociedad y conforme transcurre el tiempo crear medidas de seguridad drásticas, las cuales sean cumplidas tanto por los que las administran como por la sociedad.

### **3.3 Aplicación jurídica actual en la ley 1970**

Desde la proclamación de la Independencia de Bolivia, luego de largas y valerosas jornadas, fue menester la existencia de instrumentos jurídicos

capaces de regir los destinos del país en el marco de la corrección, justicia, y la paz social; por ello, los esfuerzos de personas con sus aportes tan valioso a la ciencia jurídica local, para alcanzar una Compilación adjetiva sino perfecta, cuando menos contestataria a las expectativas, necesidades y requerimientos del pueblo boliviano, ésta respuesta fue dada a través de la formación de comisiones especiales las cuales puedan transformar el sistema en el que nos desarrollábamos además de frenar la delincuencia y los abusos por parte de algunos operadores de justicia, es así que mediante ley N° 1970 se crea el Nuevo Código de Procedimiento Penal, el cual fue publicado que en fecha 31 de mayo del año 1999, donde entran en vigencia solo los Arts. 19 y 20 de la citada ley. El segundo periodo se da en fecha 31 de mayo del 2000 entrando en vigencia el Libro 5<sup>to</sup>. en lo referente a las medidas cautelares, y por último en fecha 31 de mayo del 2001 entra en vigencia plena la ley 1970, lo cual marca la transformación del significado de la justicia penal dejando atrás la burocracia judicial a la vez la confusión y concentración de poderes y funciones en la tarea de la persecución penal”<sup>32</sup>, separando nítidamente las funciones de los operadores de justicia (jueces), buscando el necesario equilibrio de la igualdad social en la persecución del delito y el debido respeto a la dignidad de la persona.

Lo más importante que se debe señalar en cuanto a este aspecto es que hace falta una buena interpretación de la norma jurídica de parte de nuestros operadores de justicia, ya que no podemos negar que el camino del

---

<sup>32</sup> Sistema Acusatorio Oral “ Experiencias en difusión Grupo de Ex – Becarios de USAID/ BOLIVIA Sucre – Bolivia 2000 pag. 28.

legislador, no es nada sencillo y si en su largo caminar tiene la *virtud de abrir los ojos* desmesuradamente para leer y ver la realidad a veces cruenta, pero realidad al fin, estaríamos dando un paso muy importante en nuestra historia.

“De nada valdría una legislación avanzada, moderna y completa, ni los aportes doctrinarios de la filosofía, jurisprudencia y costumbre, si tales reglas o normas no consultan con la sed de justicia que tiene el pueblo.”<sup>33</sup>

La justicia será justa y respetada cuando sus administradores apliquen con prudencia, medida, cordura pero ante todo con equidad y probidad.<sup>34</sup>

Debemos señalar que la ley- por buena que sea- por clara y moderna jamás alcanzará sus objetivos si sus operadores no asumen con responsabilidad el espíritu de ellas, pues en definitiva los operadores de justicia son los que encaminan la ley y en mérito a sus resultados las aplican.

Frente a esta realidad, es indudable que las reformas no solo en las leyes, sino especial y fundamentalmente en las conductas y perspectivas deben darse a la brevedad posible y mejor aún de inmediato para superar las deficiencias que tan notoriamente se reflejan en la aplicación de dicha norma y en especial en la justicia penal por tener esta sus características propias.

---

<sup>33</sup> Sistema Acusatorio Oral Ob. Cit. Pag. 22.

<sup>34</sup> DURÁN RIVERA, Jesús “Código de Procedimiento Penal comentado y concordado. Santa Cruz de la Sierra, Bolivia

### 3.3.1 Beneficios y Salidas alternativas establecidas en el tipo penal.

Es de imperiosa necesidad tocar este punto, ya que la práctica jurídica nos demuestra cuan débil y frágil es la sanción penal que se establece a este tipo penal.

Ingresaremos a un análisis de cada una de las salidas alternativas y beneficios establecidos en la Ley 1970, así como las disposiciones y su aplicación en el convencimiento de que estos están destinados a hacer más leve y frágil la pena impuesta por el Código Penal en referencia a la “Conducción en estado de Ebriedad” y sus consecuencias.

Debemos establecer primero que la sanción penal impuesta a este tipo de delito es de uno a 5 años marcándose así un tope de sanción, siendo impuesta el máximo en el caso de que exista reincidencia por el mismo delito. Ahora bien, al establecer esta sanción el juzgador tiene la facultad y potestad de imponer al transgresor (chofer ebrio) una pena mínima o intermedia de acuerdo al principio de la sana crítica.

Como norma general y para “precautelar los Derechos“ se establece la aplicación de una MEDIDA CAUTELAR que se plasma en las medidas sustitutivas a la detención preventiva para aquel que ha transgredido la norma establecida, medida que tanta controversia ha causado, aplicación que será concedida con el solo hecho de probar los siguientes extremos:

- Colaborar a la investigación del hecho.
- Someterse a la sustanciación del proceso.

- Colaborar en la averiguación de la verdad.
- Tener una familia constituida.
- Trabajo lícito.
- Domicilio establecido o conocido.

El detenido obtiene su libertad bajo la imposición de medidas sustitutivas a la detención preventiva tal como lo establece el Art. 240 de la ley 1970.<sup>35</sup>

Es aquí donde no se toma en cuenta la gravedad del hecho ni el tipo de delito que se comete, pues daría la impresión de que es lo mismo un Homicidio o violación, que un delito leve como lo es la lesión, o un Accidente de Tránsito.

### 3.3.2 Cesación de la detención preventiva (Art. 239)

En el caso de que hubieran intervenido otros elementos en la perpetración de un delito como lo es el Accidente de tránsito con fuga, grado de alcoholemia sancionable, o no se cumpla con alguno de los requisitos exigidos en la Medida Cautelar, el imputado (chofer ebrio) es detenido preventivamente, detención que da lugar a una nueva salida como lo es la Cesación de Detención Preventiva que puede ser solicitada inmediatamente desvirtuando los elementos que fundaron la detención y de acuerdo a la ley se le podrá imponer medidas sustitutivas a la detención preventiva, en función al *CRITERIO RESTRICTIVO O EXCEPCIONAL DE LA DETENCIÓN*<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup> Código de Procedimiento Penal Ley 1970 “ Editorial Tribuna de los Trabajadores “ 1999 Bolivia.

<sup>36</sup> DURAN RIBERA, Jesús. Ob. Cit. Pag. 369

bajo el imperio del principio constitucional de la presunción de inocencia, con la alternativa de que la misma pueda ser sustituida por otras medidas previstas en el Art. 240 del mismo cuerpo legal, siendo puesto en libertad mientras se desarrolla el proceso hasta que exista una sentencia ejecutoriada. La interrogante central es el hecho de que si los procesos en esta materia concluirán con sentencia condenatoria ejecutoriada y cual será la pena impuesta, ya que de ésta dependen muchas cosas. Lo contrario significaría una frustración alarmante para las víctimas y la sociedad, ante el incesante incremento de siniestros vehiculares bajo efectos de alcohol con consecuencias fatales.

Entrando ya en el periodo de la Etapa Preparatoria y camino hacia la sustanciación del juicio oral y contradictorio, surgen nuevas figuras que pueden ser adecuadas a este tipo penal denominadas SALIDAS ALTERNATIVAS AL JUICIO,<sup>37</sup> los cuales son:

### 3.3.3 Criterio de oportunidad reglada (Art. 21)

Salida alternativa, cuyo mecanismo permite al fiscal, prescindir de la persecución penal.

*Inc. 4) Cuando sea previsible el perdón judicial. (11) (ejemplo cuando un chofer ebrio haya cometido por primera vez el delito y tenga la probabilidad de ser condenado a una pena privativa de libertad no mayor a dos años).*

---

<sup>37</sup> CORZÓN, Juan Carlos “ABC del Nuevo Procedimiento Penal” Edit. Cima. Bolivia 2001. Págs. 127 y ss.

El efecto jurídico principal es la extinción completa de la acción penal.

#### **3.3.4 Suspensión condicional del proceso (Art. 23).**

Esta salida está determinada para aquellos conductores ebrios que en su mayoría hayan reparando de alguna manera el daño causado a la víctima, obteniendo una condena privativa de libertad que no exceda los tres años, siendo lo máximo que se fija en la práctica jurídica, fijando en su lugar un periodo de prueba no mayor a la pena impuesta ni menor a un año, determinando condiciones para que las cumpla el imputado y que son fáciles de cumplir.

#### **3.3.5 Procedimiento abreviado (Art. 373).**

Es una simplificación de los trámites procesales, siendo la base de este procedimiento:

- a) la admisión del hecho y su participación en él, la cual debe ser libre y voluntaria.
- b) la decisión de renunciar al juicio oral y público.

La imposición de la pena podrá ser acordada por el imputado, su defensor y el Fiscal. Este último impondrá una pena que no podrá ser superada por el Juez Instructor, la cual estemos seguros de que no excederá de los 3 años o menos.

Todas estas salidas podrán ser solicitadas hasta antes de finalizar la etapa preparatoria, terminando así la responsabilidad de aquel chofer ebrio.

También es necesario aclarar que todas aquellas penas impuestas hasta un máximo de 3 años no son objeto de privación de libertad.

En el supuesto caso de que el transgresor de este delito, decida continuar con el juicio y no se acoja a una de estas salidas o beneficios, este no debe tener el menor sobresalto ya que en la sustanciación del juicio y con el solo hecho de que el vehículo protagonista del siniestro cuente con el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito (SOAT), será condenando a tres años de prisión, obteniendo inmediatamente la SUSPENSIÓN CONDICIONAL DE LA PENA.

Como podemos observar, es muy difícil estar en la situación de la víctima o víctimas de este hecho, ya que ninguna de estas personas podrán comprender y mucho menos entender nuestro sistema jurídico, porque lo único que tienen presente es que nadie le devolverá a su ser querido o en caso contrario como las lesiones jamás podrán volver a ser los mismos tratando de vivir con las lesiones que fueron ocasionadas por ese chofer irresponsable, que no tomó conciencia y mucho menos lo pensó antes de ponerse frente al volante.

### **3.4 Relación procedimental de las leyes 10426 (anterior procedimiento) y 1970 (N.C.P.P.) de nuestro ordenamiento jurídico**

No podemos negar que la puesta en marcha del Nuevo Código Procesal no sólo produce un cambio estructural, de un sistema procesal de corte

inquisitivo y escrito, sino un cambio de mentalidad para el cual tal vez aún no estamos preparados.

Por tanto, el desafío imperante es no sólo el cambiar la estructura del sistema jurídico, sino el de cambiar la mentalidad de los operadores de justicia y la sociedad en su conjunto en la correcta aplicación e interpretación de este cuerpo legal.

“No olvidemos que la justicia más que en el texto de las leyes se encuentra en la aplicación y el corazón de los hombres”

LEY 10426 (Código de Proc. Anterior)	LEY 1970 (Actual Código de Proc.)
<i>DILIGENCIAS DE POLICIA JUDICIAL</i>	<i>DILIGENCIAS PRELIMINARES</i>
1. Formulario de información denuncias del denunciante (víctima o agente) acompañado del examen de alcoholemia (tolerable 0.0 a 0.7 g) (sancionable (0.7 en adelante g))	1. Formulario de información denuncias del denunciante (víctima o agente) acompañado del examen de alcoholemia (tolerable 0.0 a 0.7 g) (sancionable (0.7 en adelante g))
2. Declaración informativa del Conductor o protagonista del hecho en dependencias de Tránsito.	2. Declaración Informativa del Conductor o protagonista del hecho en dependencias de Tránsito.
3. Formulario de declaración de testigos de cargo.	3. Imputación Formal y Requerimiento Fiscal solicitando aplicación de Medida Cautelar al juez cautelar de turno.
4. Informe en conclusiones sobre Diligencias de Policía Judicial.	4. Radicada la causa ante el juez cautelar de turno, señalamiento de Audiencia para dicha solicitud (24 Horas)

LEY 10426 (Código de Proc. Anterior)	LEY 1970 (Actual Código de Proc.)
<p>5. Requerimiento fiscal al Juez Instructor de turno en lo Penal.</p> <p><i>* Hasta aquí han transcurrido 369 horas o 15 días con detenido.</i></p>	<p>5. Audiencia de Medida Cautelar en la cual se dispone su Libertad imponiendo medidas sustitutivas a la Detención Preventiva.</p>
<p><i>Período de Instrucción o Sumario.</i></p> <p>6. Radicatoria del proceso en el juzgado de turno más el detenido.</p>	<p>6. Cumplimiento de las Medidas aplicadas.</p>
<p>7. Auto inicial de la Instrucción tipificando el delito.</p>	<p>7. Extensión del Mandamiento de Libertad Provisional.</p> <p><i>* Hasta aquí han transcurrido 8 días.</i></p>
<p>8. Declaración Indagatoria del detenido.</p>	<p><i>Etapa preparatoria.</i></p> <p>8. En la cual se realiza toda la investigación pertinente cuyos datos e información serán acumulados en el Cuaderno de Investigaciones, etapa que tendrá una duración 6 meses o menos y concluirá con la Acusación Formal presentada por el Fiscal al Juez de Instrucción o Cautelar.</p>
<p>9. Auto motivado de la Detención Preventiva.</p>	<p><i>Preparación del Juicio</i></p> <p>9. Etapa que tendrá una duración no menor a 6 ni mayor a 20 días en el cual se constituirá el tribunal que juzgara al imputado (chofer)</p>

LEY 10426 (Código de Proc. Anterior)	LEY 1970 (Actual Código de Proc.)
10. Mandamiento de la Detención Preventiva.	<i>Realización del Juicio Oral y Contradictorio</i> El cual será realizado en una sola audiencia hasta culminar con la sentencia. (donde se fusionan todos los procesos del plenario) <i>* Hasta aquí han transcurrido 8 meses.</i>
11. Memorial solicitando Libertad Provisional	
12. Requerimiento Fiscal que concede la Libertad Provisional.	
13. Auto motivado de concesión de beneficio de Libertad Provisional.	
14. Señalamiento de audiencia para la calificación de fianza.	
15. Solicitud de sustitución de Fianza.	
16. Requerimiento Fiscal y Auto de Vista declarando Procedente la sustitución de Fianza.	
17. Mandamiento de Libertad.	
18. Auto Final de la Instrucción.  <i>* Hasta aquí han transcurrido 268 días.</i>	
<i>Periodo del Plenario</i> 19. Radicatoría del proceso ante un Juzgado de Partido en lo Penal.	
20. Declaración Confesoria.	
21. Apertura de debates.	
22. Periodo de Conclusiones.	
23. SENTENCIA. <i>* habiendo transcurrido 341 días para concluir con el juicio.</i>	



## CAPITULO IV

### EL DELITO, SU RESPONSABILIDAD PENAL Y CIVIL

#### 4.1. Delito – Concepto.

La noción formal o nominal del delito nos enseña que el delito es una conducta que se opone a lo que la ley manda bajo la amenaza de una pena. Edmundo Mezger nos da una definición de delito adecuada a nuestro tema el cual es “*Delito es la acción típicamente antijurídica y culpable*”.<sup>38</sup> Esta definición que enumera los elementos constitutivos del delito, que son:

- a) El delito es un acto humano (acción u omisión); se origina pues en la actividad humana.
- b) El delito es un acto humano antijurídico, esta en oposición a la norma jurídica, debe lesionar o poner en peligro un bien jurídico protegido.
- c) Debe ser al mismo tiempo conducta típica o sea que corresponda a un tipo legal, definido por ley.
- d) Debe ser culpable, es decir imputable a dolo o culpa y que pueda ligarse a una persona.

---

<sup>38</sup> HARB Miguel Benjamin: Ob. Cit. Pag. 186.

- e) Debe ser sancionable con una pena, pues sin ella la acción o la omisión no existe.

## 4.2. Delito en Accidente de Tránsito

“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 quién conduce el vehículo, o quién debe obrar en la vía pública con la prudencia suficiente para evitar el suceso dañoso”<sup>39</sup>.

Los accidentes de tránsito pueden ser cometidos por diversos factores, como ser fallas humanas, injerencia alcohólica, cansancio, fallas mecánicas, inclemencias del tiempo y otros, los cuales son factores eficaces de producir la muerte de otras personas sin la intención, ni la voluntad de hacerlo, por otro lado son muertes y consecuencias fáciles de ser previstas y evitadas por el mismo agente en este caso el conductor.

En el tipo penal que desarrollamos la culpa consciente tiene mayor incidencia, porque como habíamos señalado desde el punto de vista causal los accidentes de tránsito se refieren a aquellos sucesos inesperados y dañosos en este caso ocasionados por un chofer ebrio al mando de un vehículo.

---

<sup>39</sup> ZABALA DE GONZALES, Matilde “Responsabilidad por riesgo” Ed. Hammurabi 1997 Buenos Aires Pág. 29.

Cuando nos referimos a la culpa o grado de responsabilidad de conductores ebrios causantes de muchos accidentes de tránsito se observa situaciones que pueden estar disfrazadas de una aparente imprudencia o negligencia, pero cuya causa es en realidad la causa es la temeridad o falta de sentimientos morales de quien conduce, lo cual representa un peligro permanente para todo el grupo social.

La conducción de vehículos, cuando no se toman los recaudos necesarios, puede ser una actividad de riesgo por el peligro que representa a quien conduce y al grupo social que lo rodea, lo cual debe ser practicada por conductores prudentes y diligentes, capaces de prever el daño que implica una actitud temeraria o negligente, hombres que valoren la vida y la integridad física de sus semejantes, además de que respeten los bienes tanto públicos como privados en estricta observancia a los reglamentos y órdenes que regulen su conducta.

#### **4.2.1. Naturaleza jurídica de la infracción por conducción en estado de ebriedad**

Si partimos de la clasificación de la infracción penal por su gravedad tendremos que crímenes, simples delitos y las faltas o contravenciones, son en general infracciones penales que solo se diferencian cuantitativa y cualitativamente, pero con naturaleza jurídica similar. Son acciones típicamente antijurídicas y culpables a las cuales les ha sido asignada una sanción penal.

Por ello, si consideramos la infracción penal como sinónimo o término genérico de delito, veremos que el hecho de manejar un vehículo en estado de ebriedad, atendiéndose a la acción que lo configura, cabe clasificar la figura delictiva en estudio dentro de los delitos constituidos por una sola acción. No obstante, a ello la complejidad de dicha acción presente, arrojan resultados intolerables.

No obstante esta generalización, debemos ver que nuestra legislación de acuerdo a su accionar y procedimiento tipifica la conducción en estado de ebriedad primeramente en el Código de Tránsito como una falta grave y que en su Art. 140 señala:<sup>40</sup>

“ Infracciones de Primer Grado” – son infracciones de primer grado: inc.  
2) *Conducir vehículos en estado de embriaguez.*

Infracción que está sancionada en su Código Adjetivo el cual nos señala en su Art. 380 inc. 3):

3) *”Por conducir vehículo en estado de embriaguez ocasionada por haber ingerido bebidas alcohólicas o bajo efecto de drogas o narcóticos u otros alucinantes”:*

- *1<sup>ra</sup> vez. Multa de Bs. 400.*
- *2<sup>da</sup> vez. Inhabilitación por un año.*
- *3<sup>ra</sup> vez. Suspensión definitiva.*

---

<sup>40</sup> Código y Reglamento de Tránsito Editorial U.P.S. 2000 Bolivia pag. 29.

Estas sanciones dan más oportunidad a la comisión de este delito. La revisión jurisdiccional nos ha demostrado que los órganos jurisdiccionales, no solo han sancionado la conducción de vehículos en estado de ebriedad como la infracción de primer grado contemplado en el Código de Tránsito y su Reglamento, sino que esta conducta se adecua a una figura descrita en el Código Penal donde se describe como agravante especial del Delito de homicidio y lesiones graves y gravísimas en accidente de tránsito tipificado en el Art. 261 del cuerpo legal citado que señala:

*“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 1 a 3 años. Si el hecho se produjere estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes la pena será de reclusión de 1 a 5 años y se impondrá al autor del hecho inhabilitación para conducir por un periodo de 1 a 5 años.*

*En caso de reincidencia se aplicará el máximo de la pena prevista”.*<sup>41</sup>

#### **4.2.2. La Culpabilidad del chofer en la Conducción en estado de ebriedad.**

Como se sabe, con la sola presencia de una acción típica y antijurídica, el carácter delictivo del hecho no está determinado. Falta el elemento subjetivo del delito, que mira el aspecto psicológico de la actuación criminal, es decir, es el lazo de la causalidad psíquica que une al sujeto con

---

<sup>41</sup> Código Penal Boliviano ley 1768 Bolivia 2000 Pág. 85

el hecho; la culpabilidad, en cambio, se preocupa de la personalidad psíquica del agente.

Es condición previa de punibilidad, que el acto exterior materialmente realizado por el sujeto activo represente la acción psíquica de él. Enrico Ferri dice “Esta acción psíquica es el precedente inseparable de todo acto exterior que corte la esfera del Derecho”.<sup>42</sup>

La culpabilidad presenta un doble contenido: por una parte una situación fáctica, constituida por el conocimiento de las normas y de las conductas concretas que le son contrarias y por la decisión del sujeto de realizar esa conducta concreta, a pesar de que está en la posibilidad de obrar conforme a Derecho; por la otra, un juicio normativo de valoración que se hace de esa realidad para desaprobársela jurídicamente. La base de la culpabilidad está en el deber de evitar el acto injusto y en poder abstenerse de él. El deber de evitarlo arranca del ordenamiento jurídico que el sujeto conoce y como lo conoce debe adecuar su conducta a dicho ordenamiento. El sujeto conoce el orden jurídico por su inteligencia y razón. El poder evitar el injusto arranque de la autonomía de la voluntad del sujeto, siempre que tenga libertad de decidir, ya que de la posibilidad de evitar el injusto proviene que el derecho le pueda exigir una conducta diversa.

Para que el juicio de reproche pueda ser formulado a quien no actuó conforme a Derecho, pudiendo hacerlo, y realizó una conducta típica y

---

<sup>42</sup> FERRI, Enrico: *Sociología criminal*. Vol. II. Pág. 180.

antijurídica son necesarias varias condiciones: Primeramente, que el sujeto que actúa goce de razón y voluntad, ya que el reproche se hace a un ser racional capaz de dirigir su conducta. En segundo lugar, una cierta disposición anímica del sujeto en relación con una determinada conducta típica y antijurídica, que sea contraria a la que le impone su deber jurídico. En tercer y último lugar se necesita que el Derecho pueda exigir al ser humano un comportamiento diverso del que tuvo en el caso concreto.

La segunda condición, respecto de la disposición anímica del sujeto en relación con una conducta típica y antijurídica que sea contraria a la que le impone su deber jurídico.

Esta disposición anímica, la Ley las ha fijado en el dolo y la culpa, que constituyen dos especies de culpabilidad que tienen grados o intensidades diferentes. En el dolo hay un grado de participación anímica mucho mayor que en la culpa.

Es conveniente, para hacer un examen profundo de la culpabilidad, detener en esta disposición anímica que la Ley la fija en el dolo y la culpa.

- DOLO. Respecto al dolo como elemento necesario para la configuración en este delito, las opiniones tanto en doctrina como en jurisprudencia se encuentran divididas. Así, el delito sólo puede cometerse, por dolo directo, ya que por expresa disposición legal; es imputable aquel que se ponga en estado de privación total de la razón, por una causa dependiente de su voluntad, como se desprende

implícitamente del Art. 19 del Código Penal Actio Libera in Causa podemos agregar que en este sentido es suficientemente categórico Novoa, quien expresa que: “ Las conductas que realice el privado totalmente de razón por ebriedad culpable, deben responder de ordinario a título de dolo por ser ésta especie de culpabilidad la que la Ley normalmente presume” <sup>43</sup>

Se hace presente que tal solución es aceptada íntegramente aun por quienes critican el tratamiento que en la Ley se da a los actos de las personas ebrias y se termina afirmando que, ante la existencia de texto expreso de nada valen las elegantes alusiones al Derecho Comparado y a juristas que se basan para llegar a sus conclusiones en legislaciones penales extranjeras.

Sosteniendo la opinión contraria, alguna jurisprudencia sobre esta materia ha sostenido que este delito pertenece a la categoría de los denominados delitos de peligro abstracto, para configurar los cuales no se requiere ni de intención dolosa directa, ni de resultados antijurídicos.

Queremos dejar en claro, que hemos preferido analizar estos caracteres jurídicos del delito por conducción en estado de ebriedad a través de las opiniones vertidas en sentencias sobre esta materia, pues estas, a la vez que ser un reflejo de las doctrinas existentes llevadas a los casos concretos, nos permiten conocer el pensamiento en torno a estas importantes cuestiones.

---

<sup>43</sup> NOVOA MONTREAL, Eduardo: “Curso de Derecho Penal Chileno” Edit. Santiago. 1983.

El dolo, como elemento anímico interno que impulsa la actuación requiere de dos clases de componentes:

Un elemento intelectual, está vinculado directamente con los contenidos de la conciencia que importan el conocimiento de la exacta significación de la acción que realiza, ya que el autor debe saber lo que ejecuta. Asimismo, las consecuencias, causas de esa ejecución y trascendencia en el mundo externo del hecho ejecutado.

El partícipe en el hecho debe conocer lo que realmente realiza su mente, debe captar con precisión la conducta que desarrolla. Es muy importante la representación, ya que la voluntad sin representación, no es propiamente una voluntad, sino un acto instintivo, un espasmo muscular, un tic nervioso etc. Edmundo Mezger, dice que “Actúa dolosamente el que conoce las circunstancias de hecho y la significación de su acción y ha admitido en su voluntad el resultado”.

El conocimiento de los hechos importa por parte del que los ejecuta. Saber lo que está haciendo: esto significa que sus percepciones corresponden exactamente con la realidad fáctica. Por lo tanto, excluye este conocimiento toda ausencia de representación, toda representación falsa, como asimismo la ignorancia acerca de la verdadera actuación que desarrolla.

El dolo tiene un segundo elemento: el elemento volitivo, que está fundamentalmente constituido por la orientación de la voluntad, finalísticamente dirigida a la concreción de la acción. Como dijimos

anteriormente, la voluntad sin representación, no es propiamente voluntad. Lo mismo sucede, para que haya dolo no basta sólo el conocimiento de los hechos tiene que haber voluntad de su autor. El elemento volitivo está fundado en el querer, así como el elemento intelectual lo está en el saber. La voluntad consiste en la decisión de realizar la acción típica. La volición como parte integrante del conocimiento y conciencia de los elementos objetivos el tipo debe existir en el momento de la concreción de la acción finalista. El dolo es querer el resultado típico, y se quiere algo en la medida que se conoce. Welzel dice: “Dolo es el saber y querer la realización del tipo”.<sup>44</sup>

Dentro de las especies de dolo que existen, nos interesa en este análisis tratar el problema del dolo eventual. Teniendo presente que el dolo directo viene a ser como dice Fernando Maggiore “Aquel en que el resultado que se verifica corresponde al que se quería, realizando una coincidencia perfecta entre resultado e intención, el sujeto que obra con dolo directo, persigue una determinada meta, hacia la cual dirige su acción”.<sup>45</sup>

En el dolo eventual, también hay representación que es común a todas las formas de dolo. La representación de un posible resultado, pero la representación es de un efecto distinto de aquel pretendida mediante el ejercicio de la acción finalista.

---

<sup>44</sup> WELZEL, Hans “Derecho Penal Aleman” Edit. Reus, Madrid 1976.

<sup>45</sup> MAGGIORE, Fernando “Derecho Penal” Tomo I Edit. Ariel Barcelona – España.

Existe dolo eventual, cuando el sujeto le representa la posibilidad de un resultado que no se proponía causar, pero que, en definitiva, lo acepta para el caso de que tal evento llegara a producirse. Este tipo de dolo es, quizás muy común en el aborto, la comadrona se presentó como posible el homicidio al dirigir su voluntad hacia el aborto.

El resultado homicidio no lo deseaba causar, pero lo aceptó o se conformó si llegaba a suceder. Es difícil llegar a delimitar la diferencia entre el dolo eventual y la llamada culpa consciente. En esta especie de culpa el sujeto si bien prevé o se representa un posible evento, no lo ratifica pues confía en que no sucederá. Como dice Reinhart Mauroch “Se habla de culpa consciente cuando el autor, si bien ha previsto la posible producción del resultado, ha creído, como consecuencia de supraestimar su capacidad final de dirección e infravalorar el deber de cuidado que le ha sido impuesto y puede cumplir para poder evitar este evento”.<sup>46</sup>

En ambos; el dolo eventual y la culpa consciente, el sujeto mira el resultado ilícito como posible y ambos deciden actuar. La diferencia es la siguiente: el que obra culposamente espera que el resultado no se produjera, en virtud de una sobre valoración de su persona. En cambio, el que obra dolosamente decide actuar asumiendo el posible resultado: el sujeto, aunque no quiere el resultado, lo asume. Lo que se puede deducir como diferencia entre ambos estados anímicos, es que el sujeto en el caso de culpa consciente será que el resultado se va a producir no actuaría en el dolo eventual, la actitud del

---

<sup>46</sup> MAUROCH, Reinhart “ Tratado de Derecho Penal “ tomo II Edit. Revista de Derecho Privado.

sujeto la vemos distinta, el sujeto actúa “pase lo que pase” la posibilidad del resultado injusto no detiene al agente, al contrario asiente en él, para el caso que ocurra.

La disposición anímica del sujeto en el dolo eventual revela un mayor desvalor que en la culpa consciente, hay un mayor egoísmo ya que para él la producción del resultado antijurídico; por eso, es preferible a renunciar al acto inicialmente propuesto y que podía ocasionar el resultado posible.

En cambio, en la culpa consciente el sujeto obra por ligereza, por una sobre estima de su potencialidad. Hay que dejar establecido que nuestros legisladores penalistas no distinguieron entre formas de dolo, hablando solamente de dolo o malicia. No cabe duda que dentro de ésta concepción tiene cabida el dolo directo y de consecuencias seguras; en cambio, el dolo eventual no entra dentro de la concepción de nuestros legisladores del dolo, pero ha sido considerado por nuestros tribunales en varios fallos bajo vagas formas de dolo indeterminado. *Es interesante la figura del dolo eventual ¿podría darse esta disposición anímica en el sujeto que delinque en estado de embriaguez?*

La verdad que para responder la consulta, hay que distinguir de acuerdo a los tipos de ebriedad según la causa sobre todo la ebriedad intencional.

La ebriedad intencional fue conceptuada como aquella en que el sujeto ingiere bebidas alcohólicas sabiendo su naturaleza y buscando la ebriedad o bien previéndola sin que ello lo haga cesar en la ingestión. Como anteriormente sostuvimos, había una actitud en cuanto a la ebriedad misma

de parte del sujeto, dolosa si uno lo compara con la ebriedad, culposa si el sujeto no buscaba la ebriedad sino que imprudentemente suponía que ella no se produciría. El sujeto que se embriaga intencionalmente, lo hace voluntariamente buscando precisamente la ebriedad. El sujeto quiere embriagarse por cuanto podría sostenerse que hay una especie de dolo directo en cuanto a buscar la ebriedad. Pero como es sabido, cuando el sujeto se embriaga se producen una serie de alteraciones de la conciencia, de la personalidad, la voluntad se hace más irreflexiva, la libertad moral es menor y además pone en peligro en su estado una serie de bienes jurídicos, amparados por el orden jurídico, difícilmente podría concebirse que un sujeto se haga una representación de lo que le va a ocurrir estando ebrio y las consecuencias que dicho estado le podría acarrear. Pero en el caso hipotético que así ocurriera, es decir, que el sujeto se represente las consecuencias que el estado de ebriedad le podría ocasionar y consciente de ello el sujeto igualmente beba. No lo detiene la posibilidad de lesionar determinados bienes jurídicos. ¿Podría decirse en esta situación que hay dolo eventual por parte del sujeto que busca la ebriedad?. Es difícil dar una respuesta categórica, a simple vista podría admitirse la posibilidad. En la práctica el sujeto al beber rara vez se representa y prevé las consecuencias a que lo puede llevar la embriaguez.

Generalmente el individuo que llega a buscar la ebriedad con una intensidad muy grande lo hace ante circunstancias negativas de su vida, luego su decisión en cuanto embriagarse tiene muchas veces una dosis de irreflexibilidad bastante grande, muchos ejemplos se podrían dar como

escapismo ante circunstancias desfavorables en la vida del hombre, la búsqueda de desvanecer angustias. Creemos que en el evento que el sujeto prevenga los posibles resultados, siempre hay una conducta de tipo culposa en cuanto a la posibilidad de resultados ilícitos que pudieran llegar a producirse, el individuo sobrestima sus potencialidades y cree que ninguna cosa va a ocurrir, hay una ligereza en su decisión, ya que la intención primaria de embriagarse es tan poderosa que anula la decisión de asumir probables resultados que se produzcan en el estado de embriaguez.

En la presencia o no del dolo en el sujeto que delinque en estado de ebriedad, vemos uno de los aspectos más complejos del tratamiento del ebrio. La acción dolosa requiere una manifestación finalista de la voluntad libre.

La voluntad, como dice el Prof. Raimundo del Río “Es un sentido Psicológico moderno, comprende la percepción de un fin o representación previa del acto y sus efectos”.

Es lógico que la voluntad del sujeto está encaminada hacia un fin que el sujeto se propone. La voluntad manifestada por el sujeto es el resultado de todo un proceso intelectual previo, ya que se quiere algo en la medida que se conoce.

El sujeto, al conocer lo que se propone está en la posibilidad de elegir sí ejecutarlo o no, es decir de determinar su propio accionar. Luego, en el dolo hay dos elementos que son inseparables; el intelectual y el cognoscitivo. Al

analizar la personalidad del sujeto ebrio que dependiendo mucho de la intensidad de la intoxicación alcohólica es sostenido que la voluntad se hacía cada vez más irreflexivo hasta anularse, ya que el sujeto en una ebriedad plena estaba dominado por una serie de actos compulsivos, en que sus expresiones volitivas se asemejan mucho a las reacciones instintivas ya que no son producto de un proceso intelectual previo, ya que el entendimiento está comprometido, no se puede establecer categóricamente que el sujeto en estado de ebriedad no tiene la posibilidad de representarse los resultados de una acción que él quiere ejecutar y como producto de esta representación quiere ejecutarla. No cabe duda que la voluntad se hace más irreflexivo y los procesos intelectivos no son fruto de un entendimiento iluminado.

Es interesante analizar la situación del sujeto que se encuentra en un estado de embriaguez de grado primario, aquel que no pierde lucidez de juicio, pero que se encuentra estimulado en su actividad psíquica, lo que importa un debilitamiento de sus inhibiciones. Obviamente que la situación es distinta en comparación a los sujetos en estado de ebriedad plena y semiplena. Pero como dice Francisco Carrara “La embriaguez alegre o simple alborozo ejerce un impulso que equipara al ímpetu de las pasiones, no se puede decir que esta determinación del sujeto en su accionar”

El sujeto que ejecuta una acción determinada en el estado de alborozo, ha tenido la posibilidad de obrar de acuerdo con las apreciaciones de la inteligencia aunque no completamente iluminada, pero al sujeto se le puede

imputar la acción ejecutada. En este estado el sujeto tiene libertad interior pero disminuida, ya que el sujeto puede elegir entre obrar de una manera u de otra, pero no puede equiparar o ponderar las distintas alternativas ya que su capacidad reflexiva está afectada. En la práctica, uno mismo se puede percatar, que al ingerir una cantidad de alcohol más que moderada, hace cosas y toma decisiones que con completa lucidez de juicio jamás haría. Se pierde sensibilidad, se va perdiendo el temor, el sujeto se torna más agresivo, hay obviamente un compromiso de la razón. La persona en este estado sobre valora todas sus potencialidades aunque en forma consciente.

Un ejemplo típico es el sujeto que en este estado de ebriedad al conducir en automóvil desarrolla velocidades exageradas, realiza maniobras con el vehículo extremadamente riesgosas y peligrosas, que en condiciones normales jamás las haría. Es evidente que él sujeto se coloca más irreflexivo en su conducción personal, sobreestimando todas sus actuaciones creyendo que evitará todo resultado lesivo a las personas que lo rodean.

Es lícito hacer la siguiente pregunta ¿Ante un mismo delito tiene la misma responsabilidad el sujeto que comete la acción delictiva completamente lúcido, que el que lo comete teniendo estimulada su actividad psíquica y lo que ella importa, un debilitamiento de sus inhibiciones y un compromiso aunque menor de la razón? Antes de responder a la interrogante, hay que hacer algunas consideraciones de carácter general.

Primeramente, el sujeto que tiene su actividad psíquica estimulada por la ingestión de bebidas alcohólicas se encuentra voluntario o culposamente en

este estado. Aquí vemos la razón de su culpa. La segunda consideración es que aparece injusto como dice Francesco Carrara “Equiparar en materia de imputación, el delito del ebrio, al delito del hombre sano, cuando el delito del ebrio tiene indiscutiblemente un menor grado de fuerza moral”

Hechas las consideraciones del caso es interesante analizar hasta que punto se puede establecer que el sujeto en este estado de ebriedad comete un delito “quería el resultado producido” (la intención delictiva), ya que no cabe duda que el sujeto tenía conciencia de su acción, él sabía lo que estaba haciendo, claro que sobre valorando toda su actuación se representa el hecho, pero incluye su voluntad la representación total del hecho?. La problemática en este caso se presenta en el aspecto volitivo, indudablemente el sujeto pudo haber querido ejecutar el hecho pero ese querer lo encontramos rodeado de circunstancias que lo hace relativo, la voluntad está presente pero no es producto de una libertad íntima plena del sujeto la voluntad es más irreflexiva, en estos casos el sujeto toma decisiones precipitadas en que es difícil que el sujeto haya representado la posibilidad de ajustar su conducta al orden jurídico o el juicio valorativo que recae sobre la realidad del acontecimiento ilícito y sobre la específica manera de comportarse del agente con relación a él, fue menor. La embriaguez ejerció fuerza sobre la voluntad y todo el juicio valorativo previo que ello implica, luego la circunstancia de querer el resultado no puede tener la misma intensidad el sujeto ebrio en este estado de embriaguez que en un sujeto completamente lúcido. Por ello vemos una minoración de la responsabilidad del sujeto ebrio en comparación del sujeto

plenamente lúcido. No debe considerarse para nada la situación de la ebriedad misma en la medición de las dos responsabilidades, porque por muy reprochable que sea la ebriedad en el plano social sería injusto tomar en consideración la ebriedad misma cuando el sujeto no tuvo ninguna intención delictiva al momento de beber, para el juzgamiento de la acción por el ejecutado en estado de ebriedad. Al establecer en la situación analizada una minoración de las responsabilidades del ebrio frente al sujeto lúcido, no queremos decir con ello que se le aplique una atenuante ni menos una eximente de responsabilidad.

- CULPA.

Es interesante para proseguir en el examen de la culpabilidad detenernos en la otra especie de culpabilidad que es la conducta culposa, para analizarla con relación al conductor ebrio.

Hemos visto que puede formularse el juicio de reproche a quien no se comporta de acuerdo a las pretensiones del Derecho, requiriéndose entre otras condiciones una cierta disposición anímica, en relación con una conducta determinada contraria a la que le impone su deber jurídico. Ya vimos que una de estas disposiciones era el dolo. Pero dentro de esta disposición anímica del sujeto hay conductas que tienen un mayor desvalor que otras. Es preciso distinguir la conciencia del desvalor de la conducta ante el Derecho. Aquí entra el concepto de la culpa que es de naturaleza diferente al dolo. Se caracteriza la culpa porque el resultado típico y

antijurídico no fue querido o al menos no fue representado por el autor de la acción.

La culpa es un concepto que ha tenido una larga evolución histórica y además práctica, ya que en su tratamiento siempre estuvo presente la necesidad de diferenciarlo del dolo. Aquí se presenta el problema, de que hay una acción voluntaria que produce un resultado no querido por el sujeto y al sujeto se lo responsabiliza por ese resultado. Este es el terreno en que debe analizarse la figura culposa. En el hecho culposo, falta la intención dirigida al resultado que produjo. Falta, en otros términos, el proceso psíquico que con tanta intensidad puede notarse en el dolo. En la culpa se distinguen dos elementos:

- La ausencia del querer o intención delictiva.
- La imprevisión de las consecuencias del acto.

En la culpa, hay una acción u omisión voluntaria, y como dijimos, genera un resultado típico, que no es querido por el sujeto, pero en el sujeto hay una violación del concreto deber de atención y cuidado, que obliga a abstenerse de determinadas acciones. Tal es la razón por la cual el Derecho Penal sanciona las conductas culposas.

El Derecho Penal exige ante bienes jurídicos por su alta estima y valor primeramente no atacarlos dolosamente y luego, que pongan en su accionar diario, toda la diligencia y cuidado necesario para que estos bienes no

sufran mejora. Luego este deber de atención y cuidado pasa personalmente sobre todos los individuos. Luego, estos deberes son jurídicos, luego la disposición anímica del sujeto que obra con culpa es distinta a la que de él esperaba el Derecho en relación con el hecho típico y antijurídico. El sujeto falta a su deber de ser diligente, él por ligereza no prevé un resultado antijurídico que con su accionar seguramente produciría. Uno de los fundamentos de la reprobabilidad se encuentra precisamente en este punto, ya que el sujeto no previó el resultado antijurídico, que era previsible dado su accionar, el sujeto falta a su deber jurídico de ser diligente y cuidadoso. Lo propio de la actitud culposa es una sobreestimación por parte del sujeto de sus potencialidades. El sujeto cree por ligereza que podrá evitar o que el resultado no se producirá de ninguna manera. Como dice Carrara, la culpa es la voluntaria omisión de diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsible del propio hecho. Dentro del sujeto que realiza una conducta culposa hay por así decirlo una actitud distinta frente al resultado. Luego, se puede distinguir entre una culpa consciente y una culpa inconsciente, dice que “en la culpa inconsciente, el que obra no piensa en la posibilidad de que debido a la infracción del mandato de cuidado, pueda dar cumplimiento al tipo legal, en la culpa consciente aunque él sabe la realidad de peligro concreto para el objeto (de la acción) protegido, confía, sin embargo, en que no realizará el tipo legal, ya sea por su menosprecio al grado de peligro o por sobreestimación”, en la culpa inconsciente el autor por haber faltado a su deber de precaución, no prevé las consecuencias de su hecho en la culpa inconsciente no existe ninguna relación psíquica entre el autor y su hecho.

“En la culpa consciente, el sujeto prevé el resultado pero ha creído, como consecuencia de sobrestimar su capacidad final de dirección e infravalorar su deber de cuidado que le ha sido impuesto y puede cumplir, poder evitar este evento dice Mauroch. Podría decirse que hay en la culpa consciente una relación psíquica entre el autor y el hecho. El sujeto prevé el resultado pero no lo quiere, no lo asume, más cree que lo va a evitar. Surge siempre el problema de establecer la diferencia entre la culpa consciente y el dolo eventual, la diferencia entre ambos estados anímicos es la siguiente:

En el dolo eventual el sujeto asume el resultado posible no lo detiene en su intención delictiva principal, hay un mayor desvalor refleja un egoísmo de parte del sujeto y no le importa lesionar más bienes jurídicos con tal de conseguir su propósito delictivo inicial.

En cambio, en la culpa consciente, el sujeto no asume el resultado, por que, lo que caracteriza al sujeto que actúa con culpa consciente, es que él cree por ligereza o por sobreestimarse que el resultado posible lo va a evitar. En la figura culposa un aspecto esencial es la previsibilidad como dice el profesor Alfredo Etcheverry, según él para que la voluntad que anima el acto pueda ser calificada como culposa exige:

“Primero: Previsibilidad de un resultado producido.

“Segundo: Que haya existido obligación de preverlo.

“Tercero: Que el resultado no se haya previsto o aceptado”

Es interesante analizar la figura culposa con relación al tema en estudio. El sujeto que llega a un estado de ebriedad ya sea en forma culposa o intencional, desde el punto de vista de su causa tienen como hemos visto una responsabilidad distinta respecto del sujeto que se embriaga. Lo que se quiere resaltar es la ebriedad culposa, en que la actitud del sujeto respecto de la ebriedad es una típica conducta culposa. El sujeto sabiendo la naturaleza de lo que bebe voluntariamente, supone imprudentemente que el resultado ebriedad no se va a producir o previendo la ebriedad, el sujeto cree que la va a evitar.

El sujeto antes de ingerir bebidas alcohólicas es completamente libre para decidir si bebe o no, de acuerdo con las apreciaciones de su inteligencia el hombre tiene la facultad de determinar sus acciones, aquí de alguna manera interviene el dolo eventual.

- RESULTADO.

En cuanto a si este delito requiere o de resultado específico antijurídico para configurarse, no hay unanimidad de criterios, de modo que, mientras una doctrina sostiene que tales resultados no serían necesarios, otra en cambio afirma que se necesitarían.

Acorde con la primera posición, se ha señalado que no se requiere de resultados antijurídicos; puesto que la protección de la Ley no recae inmediatamente sobre la integridad de las personas o cosas particulares; si no que el bien jurídico protegido es la seguridad pública, común o colectiva

o la incolumidad pública, como también se le llama en el Derecho Penal Comparado y aclaran, que lo anterior es sin perjuicio de que, para la penalidad de esta clase de delito, se atiende a sí tales resultados se producen o no, y a la gravedad de ellos. Esta es la opinión mayoritaria aceptada en nuestro medio.

La segunda posición, sostenida por otros autores, expresa que, el hecho de que el delito en estudio sea de peligro abstracto, no puede llevar, de modo alguno, a la conclusión de que no se necesite de resultados antijurídicos para su consumación, ya que obviamente el resultado en esta categoría de delitos consiste precisamente en el peligro corrido, o sea en el riesgo o contingencia eminente de que sucede algún mal, es decir ese riesgo debe existir efectivamente.

Señalando a continuación de que la doctrina se inclina por negar la existencia de delitos sin resultado, Francesco Carnelutti en su obra “Lecciones de Derecho Penal” expresa que “no existen delitos sin resultado y lo que ocurre, es que en los llamados delitos formales o de simple actividad, esos dos momentos (actividad y resultado) coinciden en el tiempo y se sueldan íntimamente”.<sup>47</sup>

### **4.3 Responsabilidad**

Este concepto cobra especial importancia en el sujeto ebrio que delinque, se ha incurrido en la mayoría de los casos ha juzgarlo por un resultado lo que

---

<sup>47</sup> CARNELUTTI, Francesco “ Lecciones de Derecho “ Editorial Océano España 1997.

viola el principio tantas veces repetido “no hay responsabilidad sin culpa” Hemos visto que para el tratamiento del ebrio, se ha creado una especie de responsabilidad objetiva, ya que el sujeto por encontrarse en un determinado estado, debe cargar con todas las consecuencias que ese estado conlleva y muchas veces el sujeto no previó o no estaba en situación de prever.

Para que exista responsabilidad de un determinado hecho, el sujeto debe haber ejecutado un acto sin que exista presión de causas internas o externas, ya que este puede elegir las vías buenas o malas que desee, el autor positivista Enrique Ferri señala que “ el hombre puede querer el bien o el mal y en consecuencia, si escoge el mal es responsable de su elección y debe ser castigado por ello y según es o no libre, o que lo es más o menos responsable y punible” <sup>48</sup>

En una concepción distinta de la responsabilidad la escuela positivista atribuye la responsabilidad a un sujeto por un determinado hecho, prescindiendo de toda consideración particular del sujeto, negando su libre albedrío y anulando la libertad moral, ya que funda toda la responsabilidad penal en una responsabilidad legal o social. Esta responsabilidad legal o social, en síntesis consiste en lo siguiente: la sociedad como ente permanente necesita conservarse y defenderse de todo lo que atenta contra su existencia. La sociedad reacciona contra su existencia. Nos dificulta fundar la responsabilidad penal de un sujeto prescindiendo de su situación

---

<sup>48</sup> FERRI, Enrique: “Sociología Criminal”. 2 Vol. III Editorial Temis, Bogotá Colombia 1987.

personal, pero tampoco se puede negar el derecho de la sociedad de protegerse de la delincuencia. El criterio de la escuela positivista está concretado con la frase de Enrico Ferri que dice “Los actos del hombre pueden serle imputados y él es responsable de ellos porque vive en sociedad”<sup>49</sup> En este tipo de razonamiento creo que se funda nuestra jurisprudencia al tratar delitos en estado de ebriedad.

Un criterio netamente objetivo prescindiendo del todo de la situación personal del sujeto, lo que conduce a no dilucidar problemas de fondo que son indispensables para llegar a establecer el grado de culpabilidad de un sujeto respecto de un determinado resultado producido. Lo que nunca se puede dejar de tener presente para establecer la responsabilidad del sujeto es la siguiente premisa ¿Hasta qué punto al acto exterior materialmente realizado por el sujeto activo representa la acción psíquica de él y además su propio querer o voluntad?.

Debemos señalar que todo lo relativo a la ebriedad en su tratamiento merece una profunda revisión y que en nuestro país la delincuencia en estado de ebriedad se ha transformado en un grave problema de tipo jurídico y social. Al mismo tiempo, no se concibe que nuestra legislación, que se ha caracterizado por su sentido progresista, incorporando en su ordenamiento los movimientos de instituciones del sistema jurídico moderno, no haya incorporado los nuevos descubrimientos que aportan la

---

<sup>49</sup> FERRI, Enrique: Ob. Cit. Pág. 76.

medicina legal y psiquiatría, acerca de la transformación que experimenta la personalidad del sujeto como consecuencia de la ingestión alcohólica.

En cuanto a la prevención misma de la conducción en estado de ebriedad, se deben adoptar medidas más severas, por parte de nuestra legislación ya que la ebriedad misma crea una situación de peligro de lesionar una serie de bienes jurídicos acaparados en el orden social. Como lo hemos señalado esta falta esta calificada en el Código de Tránsito y no así en el Código Penal, ya que no es una conducta que este cuerpo legal lo estime como delictual. Es decir, no es de naturaleza igual a la de los delitos, sino de índole contravencional.

La responsabilidad de un sujeto por su actuación en el estado de ebriedad mismo, debe ser analizada en estricto apego a los principios de la imputabilidad, tomando en consideración los trastornos que sin lugar a duda experimenta el sujeto ebrio y fundamentalmente la relación de la culpabilidad. No siendo dicha conducta enmarcada solo con resultados graves como lo es la muerte o las lesiones graves y gravísimas (Art. 261 Código Penal).<sup>50</sup>

#### **4.3.1 Responsabilidad Penal**

La responsabilidad penal es el deber jurídico que pesa sobre el imputable para responder ante la sociedad por un delito que ha cometido”.<sup>51</sup>

---

<sup>50</sup> Código Penal Ob. Cit. Pag. 86

<sup>51</sup> MIGUEL HARB, Benjamín Ob. Cit. Tomo I pag 246.

Este tipo de responsabilidad se concreta con la aplicación de la pena, la cual está tipificada en nuestro ordenamiento jurídico penal, por una acción u omisión realizada por el autor culpable e imputable de forma dolosa o culposa y es de carácter estrictamente personal, ya que cuando existe la comisión del delito es *intuitio personae* y como tal sale en principio a una responsabilidad penal y posteriormente a la civil.

Esta responsabilidad está establecida en nuestro código penal descrito en su Art. 261, el cual penaliza el delito y señala una pena privativa de libertad. Esta responsabilidad es asumida por el conductor de un vehículo y una vez transcurridos los trámites pertinentes ante la autoridad jurisdiccional penal, este debe cumplir con la pena que le sea impuesta.

“Así la responsabilidad es el deber jurídico que incumbe al imputable de dar cuenta del hecho realizado y de sufrir sus consecuencias jurídicas”.<sup>52</sup>

#### 4.3.2 Deficiencias y virtudes

**DEFICIENCIAS.** Entre las deficiencias de la Responsabilidad Penal en cuanto a la pena impuesta al tipo penal por nuestro ordenamiento jurídico señalaremos que esta es leve en consecuencia a los resultados de dicha acción, acción que es tomada como un delito culposo, hecho por el cual la mayoría de los conductores en estado de ebriedad transgresores de la norma, luego de un accidente regresan nuevamente a las calles al mando de sus vehículos como si no hubiese ocurrido absolutamente nada. En el caso

---

<sup>52</sup> MIGUEL HARB, Benjamín: Ob. Cit. pag. 265.

de que estos conductores sean sentenciados, cumplen su condena en libertad debido a que el máximo de pena dictada en este caso en la práctica jurídica es de 3 años. En este sentido, podremos darnos cuenta de que estos conductores irresponsables nunca serán objeto de castigos ejemplarizadores.

**VIRTUDES.** Toda vez que nuestro ordenamiento jurídico penal, señala que cuando uno comete un delito debe salir a la responsabilidad del hecho para de alguna manera resguardar los derechos de la sociedad. El fiscal representante del Estado esta en la obligación de conducir al transgresor ante la autoridad llamada por ley para la aplicación de medidas que hagan saber al conductor que se ha violado la norma y que de alguna manera será sancionado por ello. Y si es que no existe la mala aplicación de la ley, ese conductor irresponsable cumplirá su condena.

### **4.3.3 Responsabilidad civil**

La responsabilidad civil es una noción no sólo del Derecho positivo, sino del Derecho natural basado en un principio de equidad que consiste en que todo aquel que cause un daño a otro, está obligado a reparar, a proporcionar una compensación por el incumplimiento de sus obligaciones y conducta.

El tema de la Responsabilidad Civil se lo puede resumir en un solo principio, al decir Mazeaud “cada cual debe reparar el daño que por su culpa causa a otro”.<sup>53</sup> Francisco Mesineo define a la responsabilidad civil

---

<sup>53</sup> MAZEAUD y TUNIC. Ob. Cit. Tomo I. Pág. 51.

como “Aquella situación jurídica, en verdadero estado de Derecho, que afecta al patrimonio de una persona, cuando está con su conducta incumple por dolo o culpa una obligación predeterminada, dando lugar a la reparación del daño ocasionado”.<sup>54</sup>

De tal manera, en el momento de que un individuo de la sociedad realice una conducta predeterminada, no haciendo lo que estaba obligado a hacer o haciendo lo que estaba prohibido y fruto de esta actividad o comportamiento causa un daño a otro en su acervo patrimonial o moral, está obligado a reparar el daño ocasionado de tal manera que la víctima del daño se convierta en acreedora de esta indemnización de daños y perjuicios es entonces donde señalaremos que la responsabilidad civil es única y esencialmente patrimonial. Esto se enmarca en nuestro ordenamiento jurídico Penal en sus artículos: 36 y 37 del citado cuerpo legal y en el Código Civil en sus Arts. 984 y siguientes, buscando restituir el desequilibrio patrimonial provocado por el daño injusto. En ningún caso esta acción podrá ser promovida simultáneamente en ambas jurisdicciones, teniendo que cada una de ellas cuenta con un procedimiento diferente.

Ahora detallaremos la Responsabilidad Civil seguida en la vía civil por tener esta un concepto diferente, debemos señalar que nuestra doctrina jurídica reconoce dos tipos de responsabilidad civil que es la de:

---

<sup>54</sup> MESINEO, Franciso Ob. Cit. Pag. 245

*Contractual* que se presenta ante la existencia previa de un contrato, una relación preexistente, donde se fija el cumplimiento de determinadas obligaciones para las partes.

*Extracontractual* surge como consecuencia del daño que se produce en un tercero, con el que no existe relación contractual preexistente. Consiste en la violación de un deber genérico de no dañar. En este caso los daños pueden ser dolosos o culposos como lo son los accidentes de tránsito bajo efectos de alcohol.

#### 4.3.4 Naturaleza jurídica de la responsabilidad civil y nuestro Código Civil

De acuerdo a nuestro Código Civil que en su Art. 39 señala en cuanto a la naturaleza jurídica de la responsabilidad por daños ocasionados por automotores: “quien en el desempeño de una actividad peligrosa ocasiona a otro un daño, está obligado a la indemnización sino prueba la culpa de la víctima”.

- **HECHO ILÍCITO.** Es aquella conducta o actividad humana traducida en una acción u omisión desarrollada por un sujeto llamado agente (conductor Ebrio) que causa un daño a otra persona y que no esta reconocida ni tolerada por el ordenamiento jurídico.

Ahora bien, nuestro Código Civil reconoce dos figuras de responsabilidad, dejando claramente establecido que la responsabilidad civil recae sobre el patrimonio:

- Responsabilidad civil por hecho propio o llamada (Responsabilidad civil ordinaria).

Es aquella responsabilidad civil en la cual quién responde es el mismo agente material por el daño causado en un accidente de tránsito y tiene la calidad de civilmente responsable y va ser quién afecte su patrimonio siendo personal.

- Responsabilidad civil por hecho ajeno o llamada (Responsabilidad Civil especial o compleja.)

Es aquella responsabilidad en la cual no se responde por hecho propio, sino por persona o cosas que están bajo la guarda y custodia, que es el agente natural del daño en accidente de tránsito, es decir es impersonal.

De tal manera que el civilmente responsable es el Titular del Derecho propietario del vehículo, es una persona diferente al agente material del daño como puede ser un chofer, empleado, etc. Aquí generalmente se presume la culpa del civilmente responsable dueño del vehículo por la negligencia o descuido que incurrió debiendo ser todo lo contrario.

### *COMENTARIO.*

Es aquí donde se nota más claramente la fragilidad de la ley penal en cuanto a este tipo de conducta ya que de acuerdo al principio que dice *“lo que no es delito para un juez en materia penal, puede ser hecho ilícito para un juez en materia civil”* no importando si el agente del hecho es sobreseído dejando la

responsabilidad del daño civil en manos de terceras personas como lo es el dueño del vehículo y el SOAT, creando así en el agente del hecho directo (chofer ebrio) una mentalidad o conciencia indiferente ante sus actos, ya que éste sabrá de antemano que podrá eludir la pena y la responsabilidad de alguna manera.

#### **4.4 El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)**

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito fue creado por decreto supremo de fecha 25 de mayo del 2000, con su reglamento de fecha 29 de junio del mismo año y modificado por la Resolución Administrativa I.S. N° 044 del 15 de enero del año 2002. Este seguro “bajo su forma social, ocupa una parte importante que cubre las necesidades emergentes de los accidentes de tránsito”.<sup>55</sup>

Actualmente, sin embargo, poco se conoce de sus fundamentos teóricos y principios de funcionamiento. El SOAT es una actividad esencialmente social de tal manera que el Estado interviene imponiendo cargas obligacionales legales, mediante la adquisición de este seguro Obligatorio, para las personas naturales o jurídicas que tienen el derecho propietario, sobre vehículo automotores para cubrir los efectos de los siniestros aleatorios que pudiera presentarse en un Accidente de Tránsito. Este

---

<sup>55</sup> MENDOZA ARZABE, Fernando “Tratado sobre la cobertura del Seguro en sus especialidades “ Editorial Jurídica Zegarra La Paz, 1999, pag. 17.

seguro, entre otros, trata de reducir las consecuencias inciertas de un peligro conocido. La definición más asequible es la siguiente:

*“Es un seguro obligatorio para todos los vehículos automotores públicos o privados, que circulan en el territorio nacional y que otorga cobertura uniforme y única por daños ocasionados en Accidentes de Tránsito a peatones, pasajeros y conductores”*

#### **4.4.1 Alcances y limitaciones**

##### **4.4.1.1. Sus Alcances**

Este seguro podrá ser adquirido en toda entidad aseguradora que brinde este servicio. La fecha de inicio del Seguro corresponde al inicio del periodo de la póliza única del SOAT, que tiene vigencia por el periodo de un año calendario. El Seguro surge para cubrir los gastos emergentes de los accidentes de tránsito cuyo alcance es tan solo para los daños personales de todas aquellas personas involucradas en dichos sucesos (peatones, choferes y pasajeros) corriendo así con todos los gastos tanto de curación como de indemnización en caso de fallecimiento para las víctimas o derechohabientes, hasta un máximo de \$us 2.300, por persona, lo cual en la actualidad ha quitado un peso de encima a los conductores de vehículos, los cuales solo con pagar la prima que es equivalente al tipo de vehículo que conducen se ven respaldados y resguardados para todos aquellos sucesos eventuales que se produzcan, siendo en realidad un alivio para el que lo contrata y para los damnificados, ya que la misión y objetivo de este es no dejar desprotegidos y a su suerte a las víctimas de los accidentes de tránsito.

La Resolución Administrativa que regula el funcionamiento de este seguro textualmente expresa:

- RESOLUCIÓN ADMINISTRATIVA N° 285, 29 de junio del 2000.

*CONDICIONES GENERALES. Cláusula 3ª (Personas Amparadas) El presente seguro ampara al conductor y a los ocupantes del vehículo asegurado involucrado en el accidente, y a cualquier otra persona que se encuentre fuera del vehículo, y que sufra lesiones o muerte causados en el accidente en el que se halle involucrado en vehículo y sus remolques asegurados.*

#### **4.4.1.2. Sus limitaciones**

Este seguro, como ya se mencionó anteriormente, sólo cubre los daños personales con un mínimo que fija la Ley (\$us 2.300), monto que podrá ser ofertado por las diferentes Aseguradoras autorizadas para dicho efecto sin fijar una prima menor a la estipulada en su Art. 22, el cual señala:

*Artículo 22. CAPITAL MÍNIMO ASEGURADO. Todas las entidades Aseguradoras que oferten el SOAT en el mercado nacional, deberán como mínimo garantizar las siguientes prestaciones por persona afectada por cada evento, en Derechos Especiales de Giro (DEG) pagaderos en la suma de 2.300 Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, al tipo de cambio a la fecha de pago.*

A la realización de un evento súbito como lo es un accidente de tránsito los involucrados en dicho accidente o aquellas personas que un tengan interés legítimo tan solo tendrán siete días para poner en conocimiento del siniestro a la empresa aseguradora, la cual a partir de ese momento intervendrá en dicho hecho, corriendo con los gastos de todos los

damnificados. Sin embargo, dicha erogación tiene un límite que es de \$us 2.300 e inclusive 3.000, lo que incluye todo los gastos emergentes para su curación o en caso de fallecimiento los gastos funerarios y si existiera un remanente el derechohabiente tendría que seguir pasos estipulados por dicha norma para la cancelación del mismo. Una vez sobrepasado este monto, la empresa automáticamente se retira aludiendo que ha cumplido con su función, dejando todo en manos del autor directo del accidente (conductor).

Debemos dejar bien claro que este seguro no significa o es equivalente a la responsabilidad civil, lo cual quiere decir que la persona afectada puede esperar que exista una sentencia penal ejecutoriada para interponer una acción de resarcimiento de daño por el hecho ilícito.

#### **4.4.2 Cobertura del seguro**

Tal como lo señala su Art. 21, el SOAT cubre todos aquellos riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas como consecuencia de un Accidente de tránsito en el cual intervenga el vehículo asegurado, riesgos que son distribuidos de la siguiente manera:

1. En caso de muerte, una indemnización equivalente a \$us 2.300 (Aquí se debe señalar que en este caso los derechohabientes tan solo reciben el saldo restante de todos aquellos gastos realizados por concepto de sepelio, incluyendo también aquellos gastos de la Entidad Aseguradora, Ahora bien si tomamos en cuenta todo esto uno se puede imaginar a cuanto equivale la indemnización).

2. En caso de incapacidad permanente total, una indemnización equivalente a \$us 2.300.

3. Por concepto de gastos médicos hasta un tope máximo equivalente a \$us 2.300. En los dos últimos incisos se debe señalar lamentablemente que en la práctica no se cumple nada de lo que se estipula, disfrazando así el desempeño de su labor y sus funciones ya que en el caso de que sucede un accidente de tránsito donde las víctimas para alivio de sus familiares aun están con vida son trasladadas inmediatamente a un Centro médico, los cuales son Instituciones privadas que están en coordinación con el Asegurador, es más se ha podido comprobar que las diferentes instituciones Aseguradores tienen un Centro Médico Privado (Clínica) la cual se hace cargo de absolutamente todos los damnificados de los diferentes siniestros que podrían acaecer, entrando en coordinación para el cobro de las tarifas que son establecidos por ellos mismos en la atención de las víctimas. Como es de suponerse dichos cobros son totalmente altísimos llegando en muy poco tiempo a superar el margen establecido por la ley, dejando nuevamente desprotegida a la víctima o víctimas de estos terribles accidentes, sin que hasta el momento se tomen medidas para tal situación.

También debemos señalar que existen casos que están debidamente especificados y estipulados en el SOAT, los cuales están fuera de la cobertura de dicho beneficio.

Cláusula 26 <sup>a</sup> (Exclusiones de Cobertura). Quedan excluidos de la cobertura de la presente póliza, los casos de muertes o lesiones corporales ocurridos en las siguientes circunstancias:

- a) Carreras de Automóviles y otras competencias de vehículos motorizados.
- b) Los accidentes de tránsito ocurridos fuera del territorio nacional.
- c) Los accidentes de tránsito ocurridos en lugares que no fueren de libre acceso al público, provocados por vehículos que estuvieren circulando dentro de esas áreas.
- d) Como consecuencia de guerras, sismos y otros casos fortuitos enteramente extraños a la circulación del vehículo.
- e) Suicidios y lesiones autoinferidas.
- f) Tratamientos por efectos secundarios pos accidente como: cirugías plásticas, tratamientos psicológicos y prótesis.
- g) Muerte o lesiones corporales a personas dentro o fuera del vehículo sin que exista accidente de tránsito.
- h) Los accidentes de tránsito en los que no se hubiere identificado al vehículo causante del mismo.

#### 4.4.3. El SOAT y el derecho de repetición

He aquí un punto muy importante referente al tema de la presente tesis que esta estipulado en su Art. 20, que señala:

**Artículo 20. DERECHO DE REPETICIÓN.** “La entidad aseguradora que pague las indemnizaciones por riesgos cubiertos por el SOAT, tendrá en derecho de repetir contra el conductor que sea civil y penalmente responsable del accidente

una vez que la autoridad judicial correspondiente hubiere comprobado que se encontraba en alguna de las siguientes circunstancias”:

- a) *En estado de ebriedad de acuerdo al grado de alcoholemia, conforme señala la norma dictada por el Organismo Operativo de Tránsito en concordancia con normas internacionales sobre alcoholemia.*
- b) Bajo efecto de drogas, narcóticos u otros halógenos.
- c) Cuando no posea licencia o autorización para conducir, o cuando sea menor de 18 años.

Esto se refiere a que la entidad aseguradora tiene la facultad o derecho de Repetición contra el conductor que sea civil y penalmente responsable del Accidente de Tránsito, A través de un proceso legal por hecho ilícito al conductor del vehículo que puede ser el agente material del daño y que provoco el evento súbito.

En el caso de que el conductor se encuentre en estado de ebriedad habiendo ingerido bebidas alcohólicas en un grado específico y si dicho estado es comprobado por la prueba de alcoholemia, la empresa aseguradora puede demandar al conductor y/ o propietario mediante la acción del hecho ilícito por daños y perjuicios ocasionados a la empresa, puesto que esta ha erogado una suma de dinero para cubrir el accidente.

El propietario no tendrá derecho a pedir a la Entidad Aseguradora la indemnización para la víctima, cuando provoque dolosamente o por culpa grave el hecho. Por ejemplo, si el propietario conduce su vehículo en estado

de ebriedad y a velocidades no permitidas por el reglamento de tránsito y atropella al peatón cuando éste cruza la calle con luz verde a su favor. Al respecto algunos doctrinarios plantean que la entidad aseguradora se liberaba, si probaba la culpa grave o el dolo del propietario, aunque reconocen que esta base legal perjudica notoriamente el derecho de las víctimas a ser resarcidas por el daño ocasionado.

#### **4.5 Vehículos que no cuentan con SOAT**

Según el Art. 31 (Sanciones para el Propietario del vehículo) el SOAT en su inc. b) señala:

*Art. 31 inc. b) Cuando un vehículo se involucre en un Accidente de Tránsito, sin tener SOAT, su o sus propietarios, deberán pagar todos los gastos del accidente, incluyendo los gastos de los lesionados o fallecidos, que sí estén cubiertos por el SOAT únicamente hasta los límites del SOAT. En este caso las entidades aseguradoras podrán repetir, contra el propietario del vehículo involucrado no asegurado, por los montos que hubieran erogado bajo sus respectivas coberturas.*

Bajo ningún motivo los vehículos que no cuenten con SOAT podrán ser sujetos a secuestro y tan solo serán detenidos momentáneamente el lugar en que se hallan ubicados comprometiéndose los conductores o dueños de dichos vehículos a la obtención del seguro. Tomando como medida de presión la extensión de una boleta y la firma del compromiso.

CRÍTICA.

Es relevante preguntar si es moral que alguien sustituya al causante del daño (agente material – chofer ebrio) en la reparación del daño ocasionado, para restablecer el equilibrio entre los hombres por haberse producido un acto dañoso. En otras palabras, es moral que la empresa aseguradora pague la indemnización a la víctima del accidente de tránsito, o el dueño del vehículo que nada tuvo que ver con el hecho, en el caso en el que un conductor se encuentra en estado de ebriedad, aun sabiendo que está transgrediendo nuestra norma y que en ese momento no está capacitado ni apto para conducir su vehículo, tomando la decisión, a sabiendas de que puede ocasionar todo tipo de daño, aun lo más grave que puede ser la pérdida de una vida humana.

Al reconocer que la sociedad exige que el autor de un daño se encargue de su reparación, es legítimo preguntarnos si el hecho de permitir a una persona descargarse de su responsabilidad sobre otros sujetos de derecho no está en contradicción con el *principio de equilibrio entre los hombres*. En el fondo, todos sabemos que la respuesta debería ser afirmativa, pero si así fuera en muchos casos la víctima quedaría sin la atención básica o la reparación del daño, debido al hecho de insolvencia del autor. Por ello, se ha admitido universalmente que en el plano estrictamente patrimonial y no personal, la entidad aseguradora pueda sustituir al autor del daño en el pago de la indemnización.

Algo muy sorprendente es que los mismos conductores reconocen que las indemnizaciones otorgadas por las entidades aseguradoras los han librado

de cualquier acción judicial en más de un 80%, señalando además que las entidades aseguradoras como respaldo y para precautelar sus derechos, en los casos específicos de accidentes de tránsito a consecuencia de conductores ebrios, se hacen cargo de los gastos de las víctimas, pero también solicitan al organismo Operativo de Tránsito el secuestro de la movilidad en cuestión para que el conductor pueda cubrir los gastos y daños cubiertos por la compañía, atentando así contra un bien ajeno ya que en la mayoría de los casos son los choferes asalariados quienes protagonizan este tipo de hechos descargando su responsabilidad en el dueño del vehículo, quien se ve impotente ante tal situación.

## CAPITULO V

### LEGISLACIÓN COMPARADA

La legislación comparada tiene un fin práctico no solo en el campo del Derecho, sino también en las demás ciencias del saber; el fin práctico a que nos referimos, consiste en comparar entre sí aquellas legislaciones que son semejantes y presentan cierta uniformidad jurídica dentro de la diversidad de sus respectivos derechos positivos.

El comparativismo se limita a determinadas ramas o instituciones, como antecedentes doctrinarios u orientación ante reformas legislativas que marcan innovaciones en un país, así lo entiende Cabanellas.

El objetivo de la legislación comparada en la presente investigación está orientada a realizar estudios de otras legislaciones en cuanto se refiere a las penas impuestas a los conductores en estado de ebriedad cuya conducta tenga o no consecuencias.

#### **5.1 Perú**

En principio se realizará una comparación con la República del Perú, en cuanto a su legislación penal, la cual está en:

## DELITOS CONTRA LAS PERSONAS

Art. 109 Homicidio culposo: Producir la muerte a otra persona será sancionada con prisión de 2 a 6 años y multa de veinte a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Cuando la conducta culposa sea cometida utilizando medios motorizados, se impondrá igualmente la privación del derecho a conducir vehículo automotores y motocicletas de 3 a 5 años.

Art. 110 Circunstancias de agravación punitiva del delito de homicidio culposo: la pena prevista en el artículo anterior se aumentará el doble, en los siguientes casos:

- 1) Si al momento del accidente el conductor se encuentra bajo el influjo de bebidas embriagantes o de droga o sustancia que produzca dependencia física, síquica y ello haya sido determinante para la ocurrencia.
- 2) Si el conductor o acompañantes abandonan sin justa causa el lugar de los hechos.

Como se podrá observar en la legislación penal peruana de igual manera tipifican al tipo penal como un delito culposo al causar la muerte de una persona o varias con un medio de transporte.

Esta conducta esta enmarcada dentro los Delitos contra las personas sancionando el Homicidio culposo provocado por un medio de transporte

con una pena de 2 a 6 años, pero califica como agravante la conducción en estado de ebriedad imponiendo el doble de la sanción ya señalada es decir 4 a 12 años de privación de Libertad.

En cambio en nuestra legislación este tipo penal esta sancionado con una pena de 1 a 5 años de privación de libertad tornándose frágil y benigna al que se lo aplica y mucho más si tomamos en cuenta el Art. 232 de su adjetivo legal en cual señala la improcedencia de la detención preventiva, lo cual es una invitación para seguir cometiendo este tipo de delito.

En consecuencia la legislación peruana nos da una clara muestra de aplicación jurídica adecuada al tipo penal ya que sanciona ejemplarmente al transgresor y es más complementa su redacción con la inhabilitación de la licencia de conducir por un periodo de 3 a 5 años.

Al culminar la legislación comparada mostramos un cuadro comparativo de las sanciones administrativas y penales de nuestro país con los países tomados en cuenta.

## **5.2 Argentina**

Con relación al vecino país el cual es Argentina, en cuanto a su legislación penal, esta conducta esta enmarcada y sancionada en su:

LIBRO SEGUNDO

DE LOS DELITOS

TITULO I

Delitos contra las personas

Capítulo I

Delitos contra la vida.

Art. 84. Será reprimido con prisión de 5 años a diez años e inhabilitación especial el que por imprudencia, negligencia o impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo causare a otro la muerte.

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

Art. 94 Se impondrá prisión de un mes a tres años o multa de mil a quince mil pesos e inhabilitación especial por uno a cuatro años, el que por imprudencia o negligencia, por su impericia en su arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos o deberes, causare a otro un daño en el cuerpo o en la salud.

Si las lesiones fueren de las descritas en los arts. 90 o 91, y concurriere alguna de las circunstancias previstas en el segundo párrafo del art. 84, el mínimo de la pena prevista en el primer párrafo se elevara al doble e inhabilitación especial.

Como se podrá observar en la legislación penal Argentina en sus Artículos referidos al tipo penal de estudio esta señala de forma global a aquella

persona que por imprudencia, negligencia o impericia cause la muerte de otra con un vehículo automotor, sancionándolo con una pena privativa de libertad de 5 a 10 años elevándose al doble el mínimo de la pena cuando existan más de una víctima, al mismo tiempo hace referencia a un artículo especial para el caso de las lesiones.

Esto no ocurre en nuestro país, pues aunque exista la agravante de la conducción en estado de ebriedad cuya sanción máxima es de 5 años apenas alcanza al mínimo establecido por el Código Penal Argentino, dándonos una vez más la referencia de que esta conducta es una de las más reprochables para su sociedad imponiendo una pena alta para que el que va a transgredir la norma tome conciencia y lo piense más de una vez para realizar el acto.

### 5.3 México

Por último, se hará una comparación de la legislación penal Mexicana con relación al tema de estudio y su penalización el cual está tipificado en el:

LIBRO SEGUNDO

DE LAS FIGURAS TÍPICAS.

TITULO PRIMERO

Delitos en contra de la vida y la salud personales.

CAPITULO V

Reglas comunes para las lesiones y Homicidios.

Art. 119. Cuando el Homicidio o las lesiones se causen por motivo de la conducción de vehículos de motor en estado de ebriedad o bajo influencia de narcóticos u otras sustancias que produzcan efectos similares, se le aplicara al responsable de 4 a 12 años de prisión, de 40 a 150 días multa e inhabilitación para obtener licencia para conducir hasta por 5 años.

Este es el último país de estudio y referencia el cual en su legislación penal y su tipificación es muy clara creando un articulo especifico para dicha conducta en la que se impone la sanción más drástica de todas la señaladas que es de 4 a 12 años, tomando en cuenta la inhabilitación de la licencia de conducir por un periodo de 5 años haciendo de este articulo uno de los más completos y efectivos por su redacción y sanción.

Lo cual debería ser tomado muy en cuenta para muestra legislación debido a que en la sanción penal que tipifica el delito no se toma en cuenta ni la pena impuesta y mucho menos la inhabilitación de la licencia de conducir lo cual agravaría de alguna manera la pena en la legislación Boliviana, ya que solo es tomado en cuenta por el Reglamento de Tránsito pero que la práctica jurídica no es aplicada.

#### **5.4 Evaluación de la legislación comparada**

Es evidente que la conducción en estado de ebriedad es una conducta totalmente reprochable y que ha causado mucha inquietud y polémica en la doctrina y ha sido motivo de legislación de muchos países.



<p>Sanción:</p> <p>1 a 5 años</p>	<p>Mula e inhabilitación de la licencia de conducir.</p> <p>1<sup>ra</sup> vez - multa de 400 Bs.</p> <p>2<sup>da</sup> vez - inhabilitación de 1 año</p> <p>3<sup>ra</sup> ves - suspensión definitiva.</p> <p>En caso de producir la muerte y lesiones graves suspensión definitiva de la licencia de conducir.</p>	<p>0.7 g/l de sangre.</p>
<p>PERÚ</p>		
<p>Sanción</p> <p>4 a 12 años de privación de libertad.</p>	<p>1<sup>ra</sup>. vez - suspensión de un año.</p> <p>2<sup>da</sup>. vez - cancelación por 2 años.</p> <p>3<sup>ra</sup>. vez - Inhabilitación definitiva</p>	<p>0.7 g/l de sangre (particulares).</p> <p>0.5 g / l de sangre (públicos)</p>
<p>ARGENTINA</p>		
<p>Sanción</p> <p>5 a 10 años de privación de libertad.</p>	<p>1<sup>ra</sup>. vez - multa de 300 a 970 e inhabilitación de 3 meses a 1 año.</p> <p>En caso de reincidencia 1 año a 3 años.</p>	<p>0.5 g / l de sangre</p>
<p>MÉXICO</p>		

Sanción	1 <sup>ra</sup> . vez – inhabilitación de 1 año.	
4 a 12 años de privación de libertad.	2 <sup>da</sup> . vez - suspensión definitiva de la licencia de conducir.	0.7 g / l de sangre.

## CAPÍTULO V

### PROPUESTA: SOBRE MEDIDAS REALES Y DRÁSTICAS AL CONDUCTOR EBRIO

#### **6.1. Medidas preventivas y sanciones establecidas en nuestras normas**

En el ámbito de la ciencia jurídico penal la locución de Medidas preventivas debe entenderse desde dos sentidos el primero es su sentido amplio que son todas aquellas medidas del más variado carácter (jurídico, administrativo, político, económico, educativo, etc.) cuyas medidas son denominadas preventivas del crimen y la delincuencia cuya puesta en acción se estima adecuada a obtener trabas o remedios al fenómeno de la criminalidad.

En cambio “en su sentido netamente estricto en el área del derecho penal sus alcances son mucho más limitados, para fijarlos correctamente conviene recordar que la ciencia jurídica actual encara la lucha contra los actos humanos antijurídicos que material y objetivamente se ajustan a la descripción legal de un crimen o delito y a veces también contra aquellas conductas que sin ajustarse a descripción delictiva concreta revelan en sus autores una “Peligrosidad” una condición antisocial proclive a conducirles a la delincuencia, que debe ser manifestado por medio de las penas, medio

tradicional de combatir el delito surgiendo de una naturaleza retribuida constituyendo la sanción de un delito perpetrado”.<sup>56</sup>

Jiménez de Asua subraya que “las *medidas preventivas* aplicables a la peligrosidad predelictual se hallarían taxativamente previstas en el texto legal, no pudiendo en ningún caso imponerse otras que las en la ley específica”. y que estas son también denominadas “medidas de Seguridad Predelictuales”.<sup>57</sup>

En complementación a esta definición dentro un sentido amplio señalaremos que las medidas preventivas “consiste en preparar y disponer lo necesario anticipadamente para evitar un riesgo o ejecutar una cosa”, ya que en términos Criminológicos suele designarse con tal nombre al conjunto de medidas orientadas a impedir la criminalidad”.<sup>58</sup>

Es necesario señalar que el Derecho Penal y el Estado deben responder a las necesidades sociales de los individuos en una sociedad que cumpla con las disposiciones que dicte el Estado. Esta conducta antijurídica como lo es *la conducción en estado de ebriedad*, y todo lo que la rodea, debe ser reprimida por el órgano social y de ahí que la labor del estado sea de carácter legislativo y unida a esa labor legislativa.

El Estado debe desarrollar una política criminal acorde al delito cometido,

---

<sup>56</sup> Enciclopedia Jurídica “OMEBA”: Edit. Driskill. Buenos Aires Argentina Pág. 464, 465, 466.

<sup>57</sup> JIMÉNEZ DE ASÚA, Luis: “Las penas y las medidas de seguridad”. Pág. 182.

<sup>58</sup> REYES ECHANDÍA, Alfonso “Criminología” Bogotá - Colombia. Editorial Temis 1991 Pág. 249.

implantando un conjunto de medidas que deben ser de cumplimiento estricto en las reglas de la vida social, cuya violación pone en peligro a la sociedad entendiéndose que existen dos tipos de medidas preventivas: la primera de carácter estricto que está sujeta netamente a nuestra norma jurídica y la de carácter general la cual enmarca los servicios de vigilancia, que deben ser promovidos por el Estado de manera muy activa para vigilar y prevenir la comisión de infracciones.

La primera finalidad de esta medida, en principio, no comporta ningún reproche de constitucionalidad, porque es claro que al legislador le corresponde fijar la política criminal del Estado; sin embargo, la segunda finalidad es decir la protección y vigilancia, en ocasiones resulta conflictiva, precisamente porque el presupuesto general de la restricción de algunos derechos, no radica en el convencimiento de las autoridades de que al conductor al que se aplica una medida por una falta, la encare y la cumpla.

Ahora bien, las *medidas preventivas* no tienen como única finalidad reprimir, porque no toda afectación de un derecho es sinónimo de sanción y porque de acuerdo con el mismo ordenamiento constitucional es posible decretar la prevención, a fin de garantizar un derecho actual o futuro. La existencia de este tipo de instrumentos se justifica en el marco del Estado de derecho y en el ordenamiento constitucional por diferentes razones: en primer término, porque la constitución establece como principio fundamental “*la vida, salud,*

*educación, bienes y creencia y demás derechos y libertades”* <sup>59</sup> y en consecuencia asigna como deber primordial de las autoridades policiales y judiciales “*el mantenimiento de las condiciones necesarias para el ejercicio de los derechos y libertades públicas y para asegurar que los habitantes convivan en paz*”.<sup>60</sup>

En segundo término y el más importante para el presente estudio, la persona en el ejercicio y goce de sus derechos no puede atentar contra intereses de terceros, pues no solo los derechos no son absolutos en la medida en que prevalece el interés general, sino que en especial, debe respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios, y debe obrar conforme al principio de solidaridad social, y debe igualmente respetar y apoyar a las autoridades legítimamente constituidas y propender al logro y mantenimiento de la paz.

Dentro la presente tesis enfocaremos y detallaremos a continuación todas y cada una de las medidas establecidas en nuestras normas, con el convencimiento de que las mismas son tolerantes y frágiles en su cometido.

## **a) Código y Reglamento de Tránsito**

### Capítulo III

#### De los derechos y deberes del conductor.

---

<sup>59</sup> HERRERA, Hernando Revista Jurídica “Corte Constitucional de Magistrados” Sentencia 1999/2001.

<sup>60</sup> Ídem.

Art. 97. “(EMBRIAGUEZ) Es terminantemente prohibido conducir vehículos bajo el efecto de drogas u otros intoxicantes o en estado de embriaguez los cuales no permitan la normal y segura conducción”.<sup>61</sup>

Art. 140 (INFRACCIONES DE PRIMER GRADO)

- Conducción en estado de embriaguez.

Art. 144 (INFRACCIONES) las infracciones de competencia de la Policía de Tránsito serán sancionadas con arresto, inhabilitación de la licencia o multa.

*Reglamento de Tránsito*

Art. 380 “(INFRACCIONES DE PRIMER GRADO) las siguientes infracciones son de primer grado y serán sancionadas con:

Numeral 3) Por conducir en estado de embriaguez ocasionada por haber ingerido bebidas alcohólicas o bajo efectos de drogas, narcóticos u otros alucinógenos:

- Primera vez: multa de Bs. 400.
- Segunda vez: inhabilitación de 1 año.
- Tercera vez: suspensión definitiva.

---

<sup>61</sup> Código y Reglamento de Tránsito Ob. Cit. Pag. 21

Si por conducir en estado de embriaguez se ocasionare accidente a cuya consecuencia resultaran personas muertas o gravemente lesionadas la sanción será de suspensión definitiva del conductor”.<sup>62</sup>

## b) Código Penal

Art. 210 “(CONDUCCIÓN PELIGROSA) El que al conducir un vehículo, por inobservancia a las leyes de tránsito o por cualquier otra causa originare o diere lugar a un peligro para la seguridad común, será sancionado con reclusión de seis meses a dos años”.<sup>63</sup>

ART. 261 (HOMICIDIO Y LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO) El que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medió de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de 1 a 3 años. Si el hecho se produjera estando el autor bajo dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de 1 a 5 años y se impondrá al autor del hecho la inhabilitación para conducir por un periodo de 1 a 5 años.

En caso de reincidencia se aplicara el máximo de la pena prevista”.<sup>64</sup>

CRITICA. Como podrá verse este artículo tiene relación con la presente tesis al enmarcar la conducta de “*conducción peligrosa de vehículos*” pero en su

---

<sup>62</sup> Código y Reglamento de Tránsito Ob. Cit. pag. 140.

<sup>63</sup> Código Penal Ob. Cit. Pag. 70.

<sup>64</sup> Código Penal Ob. Cit. Pag. 90 y 91.

contenido esta enfocada de manera totalmente amplia estableciendo la inobservancia de las disposiciones de Tránsito o cualquier otra causa que origine peligro para la seguridad común, sin considerar siquiera que existen transgresiones mínimas y máximas, no determinando expresamente a cual de ellas se refiere, así tenemos por ejemplo que no es lo mismo conducir un vehículo en estado de ebriedad contraviniendo toda norma establecida, que conducir un vehículo con una licencia vencida, la primera será una agravante y la segunda una simple infracción a las normas de Tránsito. Sin embargo, por la redacción de este artículo tendría que darse el mismo tratamiento y sanción a ambos conductores. Asimismo, no establece cualitativamente la gravedad de las inobservancias de acuerdo a su importancia.

Otro punto muy importante es que este Artículo dentro la práctica jurídica y su misma aplicación se queda tan solo en el papel, ya que de ninguna manera es aplicada, creando además un conflicto de competencia con las normas de Tránsito, siendo esta la institución que interviene en primera instancia y sanciona todas aquellas transgresiones e infracciones que no tengan consecuencias fatales, tornándose inútil e inaplicable debido al procedimiento que es utilizado por los Personeros de Tránsito y también por la misma ciudadanía, en razón de que no se ha causado daño alguno, justificación que nos parece por demás reprochable ya que no se toma en cuenta el peligro latente que significa un conductor ebrio detrás de un volante.

Refiriéndonos al Artículo siguiente (Art. 261) del Código Penal, la cual se enmarca y tipifica en el Título VIII (Delitos contra la vida y la integridad corporal) la conducción en estado de ebriedad con consecuencias fatales, podemos observar tanto en la práctica jurídica como en la misma vida social que de ninguna manera la sanción que se impone es equiparable a la pérdida de una o más vidas humanas, señalando un margen de sanción de 1 a 5 años de privación de libertad que en la realidad no se da y que solo en caso de reincidencia se aplicará el máximo de la pena, siendo totalmente tolerable y hasta absurda la pena impuesta debido a que la Ley 1970 la convierte aún más benigna y tolerable por las salidas alternativas y beneficios establecidos en esta norma, creando una conciencia y pensamiento en el infractor (Conductor Ebrio) y teniendo la certeza de que podrá eludir su responsabilidad y el cumplimiento de la pena sin importar y menos sentir remordimiento de su accionar.

Debemos concluir con lo expresado por Jiménez de Asúa el cual nos señala “ que no vale cerrar los ojos a la realidad. El mejor modo de acabar con estas conductas antilegales es abordar de frente y con valentía el problema de la prevención del delito, encargando esta tarea a los funcionarios policiales y judiciales, los cuales puedan tener suficientes elementos para proseguir con la tarea encomendada y así garantizar la libertad individual y las leyes”.<sup>65</sup>

Es a partir de este punto y con una clara visión de todas las normas y sanciones impuestas a la conducción en estado de ebriedad, que trataremos

---

<sup>65</sup> L. Jiménez de Asúa “ la ley y el delito “ 2da. Edición México – Buenos Aires 1954 pag. 366.

de fundamentar y establecer lineamientos adecuados para la implantación y aplicación de medidas drásticas de acuerdo a la norma transgredida y al bien jurídicamente afectado, estableciendo una comparación de la actual sanción (Administrativa o penal) y mi propuesta, con el único propósito de crear conciencia de sus actos en los conductores de vehículos automotores para lograr una paz social donde el peatón sea libre de transitar por las calles sin el peligro de encontrarse en su camino con un irresponsable chofer ebrio el cual pueda provocar una pérdida irreparable y además precautelando el Interés fundamental establecido por nuestra carta magna el cual es el DERECHO A LA VIDA.

## **6.2 Cancelación y suspensión definitiva de la licencia de conducir por reincidencia**

“La licencia de conducir es un documento público personal e intransferible, que no acredita identidad sino idoneidad y que habilita al titular de la misma para conducir vehículos de determinadas clases”.<sup>66</sup>

Al señalar que es un documento personal implica que su titular posee sobre la licencia un verdadero derecho de propiedad, por lo que solo puede ser privado de ella de conformidad a lo dispuesto en las normas vigentes, de ninguna manera acredita “la identidad de su portador ni tampoco podrá ser usado para otros fines más para el que fue asignado, y mucho menos podrá ser utilizado como documento de Identidad.

---

<sup>66</sup> Jose' Canasi Vid. “ Poder de policía y cuestiones de jurisdicción Ed. Dapalma Buenos Aires 1995 pag. 98.

La presentación del mismo es de carácter obligatorio cuando es requerido. El trámite para obtener la licencia de conducir es arduo para muchos y tedioso para la mayoría. La necesidad de poseer la licencia para poder conducir un vehículo es vital para un porcentaje muy alto de la población. Sin embargo, el permiso no es para siempre si no se cumplen las normas y el conductor puede perder definitivamente la licencia, explicándose de esta forma la importancia de este documento para su titular.

### **6.2.1 Norma establecida**

Se debe dejar establecido que el grado de alcoholemia sancionable dentro de nuestra legislación está considerado en 0,70 g/l de sangre. Sin embargo, debe aclararse que en las mismas tarjetas que informan sobre el examen de influencia alcohólica se identifica como tolerable el índice de 0,70 g/l de sangre, existiendo una ambigüedad en las medidas señaladas. (Véase anexos.)

Y que todos los conductores están obligados a someterse a dicha valoración en caso de no hacerlo se lo considera como responsable y sancionable.

### **6.2.2 Reglamento de Tránsito**

Art. 380 “(INFRACCIONES DE PRIMER GRADO) las siguientes infracciones son de primer grado y serán sancionadas con:

Num. 3) Por conducir en estado de embriaguez ocasionada por haber ingerido bebidas alcohólicas o bajo efectos de drogas, narcóticos u otros alucinógenos:

- primera vez: multa de Bs. 400.
- segunda vez: inhabilitación de un año.
- Tercera vez: con suspensión definitiva.

Si por conducir en estado de embriaguez se ocasionare accidente a cuya consecuencia resultaran personas muertas o gravemente lesionadas la sanción será de suspensión definitiva del conductor”.

## 6.3 Propuesta a la normativa del reglamento de tránsito.

### 6.3.1 Redacción legal de la propuesta

El que encontrándose en estado de ebriedad o drogadicción por haber ingerido bebidas alcohólicas, narcóticos u otros alucinantes conduce, maniobra u opera un vehículo motorizado será sancionado:

- por la primera vez cancelación de la licencia de conducir por un periodo de dos años.
- En caso de reincidir en la misma falta suspensión definitiva de la Licencia de Conducir.

Cuando el conductor requerido por sospecha de embriaguez huya del sitio para evitar su detención será tomado como una agravante y se procederá a la suspensión definitiva de la licencia de conducir.

### 6.3.2 Fundamentación de la propuesta

Es de imperiosa necesidad que además de la norma penal también se deben realizar cambios en el Código de Tránsito y su reglamento debido a que la actual norma es totalmente tolerante con los conductores ebrios dándoles nuevas oportunidades para cometer la misma infracción, y es que existe el convencimiento de que dicha conducta puede ser controlada debido a que el conductor es el que decide ingerir bebidas alcohólicas y luego ponerse al frente del volante, contraviniendo toda norma establecida y poniendo en riesgo a la sociedad y por ende es él mismo quien decide abstenerse de dicha conducta tomando conciencia de todos los daños y especialmente la pérdida de vidas humanas que puede causar con su irresponsable actitud, además de que estará plenamente consciente de cual la sanción que le espera.

Asimismo, de acuerdo a nuestro ordenamiento constitucional, el Estado, a través de sus instituciones, debe adoptar medidas de protección a favor de la sociedad, logrando la supresión de ciertas libertades públicas. De esta manera, la finalidad de las medidas drásticas con referencia a la licencia de conducir deben ser tomadas como justas y legítimas e implantadas como medidas correctivas y de prevención, para proteger la seguridad y el bienestar del interés general.

Sin embargo ello no significa que con esta medida se reconozca un abuso desmedido por parte de las autoridades de tránsito, pues la constitución

consagra derechos y todo acto de extorsión y coerción física y moral que interfiera estaría atentando a la correcta aplicación de esta propuesta.

En complementación con la presente propuesta debemos señalar cuál debería ser el camino correcto a aplicar para lograr nuevamente la extensión de una nueva licencia de conducir, la cual se lograría una vez cumplida la sanción.

Cuando un conductor sea sorprendido en estado de ebriedad y sometido a un examen de alcoholemia el cual dé como resultado una medida sancionable, es decir, arriba de 0,70 g/l de sangre, la autoridad competente o llamada por ley debe inmediatamente inmovilizar al conductor y al vehículo procediendo a detener el vehículo en la posta más cercana, para posteriormente conducir al chofer a dependencias de Tránsito en la que el infractor deberá cumplir un *arresto transitorio de por lo menos 24 horas* este arresto será únicamente con la finalidad de prevención y protección, y deberá ser enmarcada dentro una medida preventiva por las siguientes razones:

- En primer lugar, dicha medida correccional y preventiva tiene una finalidad legítima, pues pretende salvaguardar valores constitucionales como la vida o la integridad personal. Es evidente que una persona en estado momentáneo de ebriedad, puede llegar a afectar intereses de terceros que ella misma estime valiosos cuando se encuentra en pleno uso de sus facultades, pues es un hecho ineludible que el consumo de alcohol y los estados de intensa emoción en un

elevado número de personas ocasiona el relajamiento de los estados inhibitorios y por consiguiente la exteriorización de actitudes violentas. Pero además esta medida también protege al conductor ebrio porque en ese estado puede atentar contra su vida o su salud o provocar a otros para que lo hagan.<sup>67</sup>

- Por otra parte, es una medida correctiva eficaz, ya que el retenido está bajo la protección de las autoridades quienes pueden actuar de manera inmediata, frente a eventuales perjuicios contra valores esenciales del ordenamiento, y no existen medios eficaces menos onerosos, para lograr la finalidad constitucional planteada, pues la multa, la promesa de buena conducta o la conminación, no modifican el estado de incompetencia transitoria del conductor, que es el supuesto fáctico en que se funda y justifica esta medida de protección.<sup>68</sup>
- Asimismo, es evidente que la carga que se impone a la persona es mínima, pues el tiempo de la retención no debe exceder las 24 horas, mientras que el beneficio –proteger la vida y la integridad de las personas–, es significativamente mayor. Además, esta medida correctiva de carácter transitorio comporta la formulación de un reproche por la conducta exteriorizada.<sup>69</sup>

---

<sup>67</sup> <<http://pwww.idu.gov.co>> [15 de mayo de 2003]

<sup>68</sup> Ídem.

<sup>69</sup> Ídem.

- Sin embargo, la apreciación de las circunstancias que la motiven y la aplicación de esta medida administrativa, las autoridades no pueden excederse en el ejercicio de sus funciones en relación con los objetivos perseguidos por la norma, pues con el argumento de que un conductor se encuentra en estado de ebriedad no puede eliminarse el ejercicio legítimo de sus derechos.<sup>70</sup>
- En consecuencia, la adopción de esta medida correctiva razonable, que no comporta una carga excesiva para el afectado, dada su corta duración, no limita la realización de los proyectos de vida individuales; en cambio, garantiza otros valores reconocidos constitucionalmente, como lo es la prevalencia del interés general y la preservación del orden público. Cumplida la medida el afectado podrá ser puesto en libertad.<sup>71</sup>

Para que el infractor pueda acceder nuevamente a la obtención de la licencia de conducir transcurridos los dos años, éste tendrá que asistir a un programa o curso de reforzamiento de conducta sobre las consecuencias del uso del alcohol y la conducción impartido por Unidad de Tránsito y el Ministerio de Salud en el cual se le extenderá un certificado de asistencia que será requisito indispensable para la obtención de su nueva licencia.

---

<sup>70</sup> <<http://pwww.idu.gov.co>> [15 de mayo de 2003]

<sup>71</sup> Ídem.

En caso de reincidencia, se debe proceder a la suspensión definitiva de este documento debido a que se le dio una oportunidad al infractor, la cual no supo ser aprovechada.

Como se podrá observar, todas estas medidas son de prevención para la sociedad frente a todos aquellos conductores ebrios irresponsables, cuya finalidad es poner un alto a esta conducción peligrosa, adecuando normas y medidas preventivas a nuestra realidad actual.

#### **6.4 Detención preventiva en casos de alcoholemia sancionable, exceso de velocidad, lesiones gravísimas y muerte**

En primer lugar, tenemos claramente establecido que el grado de alcoholemia sancionable es de 0.07 g/l de sangre y la velocidad permitida es de:

- a) 10 km por hora en las zonas escolares y militares.
- b) 20 km por hora en las calles donde la circulación de peatones y vehículos es intensa.
- c) 40 km por hora en las avenidas y vías donde las condiciones de seguridad así lo permitan.

Entonces, podemos establecer que cuando concurren todos estos elementos lo cual se da manera frecuente cuando el conductor supera el máximo establecido de grado de alcoholemia, este de ninguna manera tomara en

cuenta la norma establecida y por consecuencia imprimirá grandes velocidades en su recorrido, factores los cuales desembocarán en un accidente de tránsito con consecuencias fatales, dejando luto a su paso o postrada a una persona de por vida.

Debido al estado inconveniente en que se encuentra, el conductor se convierte en una amenaza, ya que el alcohol inhibe sus sentidos, perdiendo de esta manera la capacidad de conducir en forma correcta y prudente, atentado contra la vida de los peatones, bienes inmuebles privado o públicos y hasta su propia vida. Siendo estos los hechos y consecuencias fundamentales para que en nuestra propuesta se considere e imponga la Detención Preventiva al infractor hasta la conclusión del proceso penal y por consiguiente la imposición de una sanción, la cual sea ejemplarizadora, para que muchos conductores de vehículos reflexionen y tomen conciencia de que no deben conducir sus vehículos cuando consuman bebidas alcohólicas.

Es así que la aplicación del nuevo sistema procesal penal ha implantado una nueva forma de entender el ejercicio o facultad sancionadora del Estado. El Código Procesal Penal (ley 1970), ha empezado a regular las diferentes manifestaciones y consecuencias, así como derechos y obligaciones que se generan para todos los sujetos procesales, de modo que aquellas garantías y principios establecidos en la Carta Magna en la práctica penal no se agoten en su propia formulación ni tampoco se dejen de lado, máximas del derecho penal como lo es el conocido latinismo legal de *Notoria non agente probatione*

(los hechos notorios no requieren de prueba) como lo es el caso de los accidentes de tránsito por estado de ebriedad, puesto que en esta forma de ilícito no sólo existen indicios y conjeturas, que entrelazados unos con otros y al no ser contradictorios, bastarían para llevar adelante una acción penal en contra del infractor, sino que además de ello estos infractores en el 90% de los casos son atrapados y hallados en estado de ebriedad y conduciendo un vehículo a altas velocidades, lo que hace de este tipo penal un delito *infraganti*.

Por ello, en nuestra propuesta señalamos la necesidad de la detención preventiva para los delitos de accidentes de tránsito por estado de ebriedad los cuales tengan consecuencias fatales debido a que después de un profundo análisis partimos de la necesidad de ampliar los conceptos genéricos de Obstaculización de la Justicia y Riesgo de Fuga del Nuevo Código de Procedimiento Penal, en los cuales el Juez basa su sana crítica, para decidir y dejar en libertad provisional al imputado de este delito.

El nuevo Código de Procedimiento Penal señala en torno a las medidas cautelares la improcedencia de la detención preventiva de los imputados, con el objeto de hacer de esta detención una medida excepcional tal como la Constitución Política del Estado y no regla. La detención preventiva solo se aplica con dos finalidades concretas: aplicar para evitar que el imputado fugue y evitar que destruyan pruebas, pero además de ello se debería aplicar para evitar que el individuo siga impunemente cometiendo los mismos delitos, como sucede con el conductor ebrio, creemos además que la

aplicación de esta medida es un hecho que genera la percepción de justicia oportuna, lo que desmotiva al imputado.

Si bien es cierto que tanto víctima como imputado deben tener igualdad de oportunidades (Art. 12 de la ley 1970), éstas deben circunscribirse a las facultades jurídicas dentro del proceso llevado adelante ante un órgano jurisdiccional, pero nos hacemos la siguiente interrogante: ¿puede tener la misma oportunidad la víctima que nunca más podrá ver a su ser querido o que lamentablemente quedará postrada en cama o invalida de por vida frente a un conductor irresponsable?

Como punto de referencia y comparación señalaremos a *Guatemala* donde no se puede otorgar la excarcelación bajo fianza, en caso de lesiones culposas causadas en estado de ebriedad a conductores de vehículos. Y *Colombia* país en el cual la detención preventiva está definida taxativamente por la ley para casos específicos y determinados, cuando se trate de homicidio o lesiones personales en accidente de tránsito y el sindicado se encontrara en estado de ebriedad o hubiera abandonado sin justa causa el lugar.

## **6.5 Sobre la sanción penal**

En virtud a las apreciaciones contenidas en el presente trabajo y más aun si se considera que los accidentes de tránsito en estado de ebriedad ocasionan la pérdida de vidas humanas o acarrear consecuencias graves para la salud, hecho que con lleva a conflictos socio – económicos, en perjuicio y detrimento de la población afectada en gran número se siente la necesidad

de sancionar con mayor rigor esta serie de situaciones alarmantes, a fin de prevenir y precautelar la comisión de estos delitos.

Se tiene demostrado además mediante estadísticas serias y veraces que el mayor número de muertes por causas no naturales se debe a los accidentes de tránsito en estado de ebriedad, ocasionados por conductores irresponsables que no prevén las consecuencias de sus acciones y que por ende va contra el principio jurídico establecido, que debe imponer una sanción ejemplarizadora en defensa de los intereses de la sociedad y del Estado.

Se ha visto con mucha tristeza que la sanción determinada para este tipo de hechos en nuestro código penal, no es suficiente, ni apropiada, ya que en vez de disminuir el número de accidentes, este crece día a día, siendo mi opinión que una sanción más severa y drástica por lo menos determinaría la disminución de estos hechos por el temor al rigor de la ley.

Por todo ello se propone la agravación de la pena que responde a un clamor social y es el orden jurídico que debe recoger tal exigencia; suponiendo que aplicando la sanción adecuada a los que hayan delinquido lo pensarán más de una vez para conducir en un “estado peligroso”.

Las sanciones se tornan mínimas ya que la tolerancia de la ley ha instituido varias salidas o beneficios como lo son las Salidas alternativas, la suspensión condicional de la pena y la aplicación de la medida cautelar que en muchos casos son mecanismos legales que dejan en el olvido la sanción;

ciertamente para el regocijo del autor que sin saldar cuentas con la sociedad y la familia quedan librados de pena y culpa del daño inferido.

### **6.5.1 Agravación de la pena de 4 a 8 años.**

Como parte de los mecanismos legales adecuados para brindar protección eficaz a la vida o preservación del capital humano, se sugiere la agravación sustancial de la penal por delito de homicidio y lesiones en accidente de tránsito por efectos de alcohol de 4 a 8 años de privación de libertad, reforzando de esta manera el efecto preventivo de la pena privativa de libertad, toda vez que nuestras normas deben evolucionar al mismo ritmo de la sociedad para la cual fue creada.

Cuando se plantea la agravación de la pena no es ningún acto inconsciente deliberado, solamente me remito a la eficacia de la ley por ser esta insuficiente, porque se torna débil ante el ascenso alarmante de accidentes de tránsito bajo efectos de alcohol, cuya fragilidad legal, permite que la conducción en estado peligroso, se desenvuelva con mayor soltura, cuando las sanciones representan leves, tornándose para él la ley, en una norma vulnerable y tolerante. Porque las leyes débiles y frágiles se convierten en leyes incitativas a la consumación del delito, porque el infractor de esa ley sabe de antemano que podrá eludir la pena. De ahí los reincidentes o reiterantes son cada vez más numerosos.

Por eso la pena de 4 a 8 años de privación de libertad es la formula erradicatória más aconsejable a manera de fortalecer la seguridad.

Asumiendo con conciencia a su vez, de que no hay forma de erradicar dicho delito, cuando menos lo que se pretende es disminuir el elevado índice de este agravio social irreversible.

### **6.5.2 Fundamento de la proposición de la “agravación de la pena” con relación a los fines de la pena.**

Sobre el fundamento de la penalización se ocupa la “teoría de la pena” indagando su justificación tanto técnica como política. “la aplicación de un castigo es un hecho tan grave que representa un lazo tan fuerte donde no se puede ejercer sin contar con una justificación suficiente y es de lo que se encarga la “teoría de la pena”<sup>72</sup>

Suele afirmarse como Kant y Hegel que la “pena se aplica simplemente como Retribución es decir como respuesta para restaurar el orden”<sup>73</sup>. El pago que hace el reo a la sociedad por un delito cometido, pues al violar un precepto jurídico, merece un castigo, concepción que ha sido superada, en tanto que la pena se concibe y se aplica como un mecanismo legal de prevención.

La pena como prevención del delito se liga a la justicia, mediante la doble función que representa:

---

<sup>72</sup> BINDER, Alberto: “Justicia Penal y Estado de Derecho “ Editorial ALFA Argentina 1993 Pág. 151 y 152.

<sup>73</sup> Ob. Cit. Pág. 152

- a) la pena como “prevención especial” Sostiene que “la pena se aplica para que ese individuo no vuelva a cometer delitos”<sup>74</sup> Es decir es la actuación individualizada que se ejercita sobre la persona sancionada para evitar que “cometa nuevos delitos”.<sup>75</sup>
- b) la pena como “prevención general” llamada también colectiva que actúa sobre toda la sociedad, advirtiéndole de que la persona o personas, que infrinjan lo establecido por el Estado serán sancionados, con las penas que la misma ley contiene. La pena cumple la función de prevención general, cuya misión esencial es de transmitir mensajes de carácter social, tanto en sentido negativo y positivo.
- Prevención general negativa, que supone “INTIMIDACIÓN” para que los demás miembros de la sociedad, viendo ese ejemplo, se abstengan de cometerlos lo que servirá de freno a muchos impulsos delictivos.
  - Prevención general positiva, cuyo objetivo es de fortalecer los valores ético sociales fundamentales. Consistentes en señalarle a la sociedad cuales son los valores efectivos vigentes; es decir le indica al ciudadano que valores debe acatar por consenso.

---

<sup>74</sup> Ob. Cit. Pág. 152.

<sup>75</sup> MIGUEL HARB, Benjamín: Derecho Penal II Ob. Cit. Pág. 447.

Por todo este conjunto de reflexiones es posible aplicar una pena mayor de la ya establecida, al mismo tiempo porque cualquiera fuera la postura adoptada no existen soluciones sencillas para el presente problema. Puesto que el alcohol es legal y se lo consigue fácilmente y que además el auto es un medio de conducción. Lo importante es como reducir a mínimo la posibilidad de este delito.

El país ha ganado varias batallas importantes en la lucha contra el conductor ebrio, pero la guerra esta lejos de haber terminado.

# CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

## Conclusiones

La investigación desarrollada en referencia a la relación entre la conducción en estado de ebriedad, las consecuencias que acarrearán para la sociedad y la necesidad de una sanción penal drástica permitió formular las siguientes conclusiones:

1. Existe la necesidad imperiosa de crear sanciones penales más drásticas para los conductores en estado de ebriedad, partiendo del principio de que nadie puede ser lesionado o privado de la vida arbitrariamente y teniendo en cuenta de que toda persona tiene el derecho de que su vida sea protegida efectivamente. Para tal efecto el Estado tiene el deber y la obligación de crear, incorporar y dotar de nuevas medidas orientadas a la efectiva protección de la vida humana esto a través de las Instituciones y autoridades competentes.
2. Se ha evidenciado y demostrado que las sanciones impuestas tanto en el Código Penal como el Código y Reglamento de Tránsito con relación a la Conducción en estado de ebriedad son leves y benevolentes, y debido a que esta conducta es considerada como un delito de orden culposo, lo cual en la práctica jurídica no amerita Detención Preventiva creando de esta manera una visión equivocada de la sanción y dejando al olvido a la o las víctimas.

3. Que el Código Penal en su Art. 261 parágrafo 2, no protege eficazmente la vida humana, por ser esta insuficiente en cuanto a sus efectos y su tolerancia, ya que la pena que se fija de 1 a 5 años de reclusión es leve en relación de los resultados fatales que se registran ( múltiples víctimas ); lo cual permite que el transgresor del “valor vida” se acoja a una serie de beneficios y salidas alternativas que en muchos casos dejan en el olvido la sanción penal.
4. También existe la necesidad de que el Organismo Operativo de Transito cree y administre un Registro de conductores que sean sorprendidos en estado de ebriedad, a objeto de centralizar información que permita identificar a los transgresores y que además sirva como antecedente, lo cual permitirá reprimir esta conducta antijurídica.
5. La no existencia en nuestra legislación de una norma legal que regule el examen clínico administrativo de alcoholemia y mucho menos normas y procedimientos para su consecuencia.
6. Si bien la creación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Transito ( SOAT ) significó un alivio para las víctimas de este tipo de hechos, no significó la solución de fondo para este problema.
7. La conducción en estado de ebriedad no puede ser considerado como un caso fortuito ya que es el conductor del vehículo el cual esta en

plena facultad de escoger entre beber o conducir, y es más, es el mismo quien pone límite a esta conducta, entonces este delito no es ningún acto fortuito sino premeditado porque toda persona que consume bebidas alcohólicas no deberá conducir un vehículo. Ya que no es lo mismo que se produzca un accidente por un factor climatológico donde el conductor este con sus cinco sentidos conduciendo, que producir un accidente en estado de ebriedad donde el conductor no tiene control ni conocimiento de sus actos.

8. Como conclusión final se debe asumir que la conducción de vehículos en las vías terrestres debe tener como único patrón funcional; la tolerancia cero para el alcohol.

## Recomendaciones

Como parte de los mecanismos legales adecuados para brindar protección eficaz a la vida o preservación del potencial humano, se sugiere:

- 1) Implementar la propuesta contenida en esta tesis, a fin de disminuir los casos de accidentes de tránsito producidos por conductores en estado de ebriedad y prevenir futuros hechos con consecuencias fatales para la vida e integridad física de todos los habitantes.
- 2) Profundizar la agravación sustancial de la pena para el delito de homicidio en accidente de tránsito bajo efectos de bebidas alcohólicas de cuatro a ocho años de reclusión, reforzando de

esta manera el efectivo preventivo de las penas privativas de libertad bajo las siguientes consideraciones:

- a) Se justifica la sugerencia de agravación de la pena en función de la alarma constante por accidentes de tránsito con víctimas bajo influencia de bebidas alcohólicas.
  - b) La creciente sensación de inseguridad y desamparo en la que se ve la colectividad, que exige se respeten sus derechos y se garantice la libre locomoción.
- 3) La revisión urgente del Código y Reglamento de Tránsito, debido a que este cuerpo legal data del año 1973 y no esta acorde a nuestra realidad social la cual ha evolucionado, además de que se ha visto un incremento considerable en el parque automotor, debiendo implementarse e incorporarse sanciones más drásticas y menos tolerantes a los conductores en estado de ebriedad aunque no exista ningún tipo de daño.
- 4) Crear un convenio entre el Ministerio de Salud y la Policía Nacional a través del Organismo Operativo de Tránsito para la implantación de un programa, el cual esté dirigido a los conductores que sean sorprendidos en estado de ebriedad y cuya licencia sea retenida como medida preventiva, los cuales deberán asistir a un curso en el que se les explique las

consecuencias y daños que ocasionan el alcohol y dicho programa culmine con la visita obligatoria a la morgue para que ellos mismos puedan ver y experimentar estos hechos a fin de crear conciencia en la decisión de sus actos, y en el que se les extienda un certificado de asistencia, el cual será requisito indispensable para volver a conducir.

- 5) Implementar programas y reforzar la información sobre educación vial y los riesgos de la conducción en estado de ebriedad dirigido a las personas que soliciten por primera vez la extensión de la licencia de conducir tanto en la Oficinas de Transito como en las escuelas de Conducción.
- 6) Implementar programas de educación tanto vial como penal en los sindicatos de transporte público, donde los afiliados tengan conocimiento de cual la consecuencia y sanción penal a esta conducta, para que ellos tomen la decisión de conducir en estado de ebriedad o no, y para que al momento de su detención no aleguen desconocer la ley.

## BIBLIOGRAFÍA

BINDER, Alberto “Justicia Penal y Estado de Derecho” Editorial ALFA Argentina 1993.

CAJIAS, Huáscar “Criminología”. Edit. Juventud La Paz – Bolivia 1995.

CANASI VID, José. “Poder de policía y cuestiones de jurisdicción”. Edit. Dapalma Buenos Aires 1995.

CARNELUTTI, Francesco “Lecciones de Derecho”. Editorial Océano España 1997.

Código de Procedimiento Penal Ley 1970. Editorial Tribuna de los Trabajadores. 1999 Bolivia.

Código Penal Boliviano ley 1768 Bolivia 2000.

Código y Reglamento de Tránsito Editorial U.P.S. 2000 Bolivia.

CORZÓN, Juan Carlos “ABC del Nuevo Procedimiento Penal” Edit. Cima. Bolivia 2001

DURAN RIBERA, Jesús “Código de Procedimiento Penal comentado y concordado”.

Enciclopedia Jurídica “OMEBA”: Edit. Driskill. Buenos Aires Argentina.

FERRARA, Floreal “Alcoholismo en América Latina”. Editorial Palestra - Buenos Aires.

FERRI, Enrique “Sociología Criminal 2”. Vol. III Editorial Temis, Bogota Colombia 1987.

GISBERT, Juan et. al. “Medicina legal y toxicología”, 2ª edición, Barcelona. Edit. Masson, 1999.

GOLDSTEIN, Raúl “Diccionario de Derecho penal y Criminología “ 2da. Edición Buenos Aires.

HERRERA, Hernando Revista Jurídica “Corte Constitucional de Magistrados” Sentencia 1999/2001.

HISE, M., ROSSELLO, G., MARIOTTO, M. Accidentes de tránsito. Derechos y reparación de daños. Fotocopias sin referencia.

JIMÉNEZ DE ASÚA, L. “La ley y el delito” 2da. Edición México - Buenos Aires 1954.

JIMÉNEZ DE ASÚA, Luis: “Las penas y las medidas de seguridad”. Edición México - Buenos Aires 1954.

Lo sé todo. Enciclopedia temática Larousse. Edit. Larousse. Buenos Aires, Argentina. 1962.

MAGGIORE, Fernando “Derecho Penal”. Tomo I Edit. Ariel Barcelona - España.

MAUROCH Reinhart “Tratado de Derecho Penal”. Tomo II Edit. Revista de Derecho Privado.

MENDOZA ARZABE, Fernando “Tratado sobre la cobertura del Seguro en sus especialidades”. Editorial Jurídica Zegarra La Paz, 1999.

MIGUEL HARB, Benjamín “Derecho Penal”. Tomos I y II Editorial Juventud La Paz – Bolivia. 1998.

MIGUEL HARB, Benjamín. “Derecho Penal”. II Edit. Juventud La Paz – Bolivia – 1990.

Ministerio de Gobierno: “Contra el abuso del alcohol y el alcoholismo”. La Paz, Bolivia. Fotocopias sin referencia.

MOSSEL ITARRASPE, Jorge y ROSAT, Horacio “Regulación del Tránsito y del Transporte Automotor” Edit. Rubinzal – culzoni Santa Fe Buenos Aires. 1992

NOVOA MONTREAL, Eduardo: “Curso de Derecho Penal Chileno” Edit. Santiago. 1983.

ORRATIA, Fernando A. “La inadecuación de las Leyes con la realidad”. Sinaloa, México 1993.

REYES ECHANDÍA, Alfonso: “Criminología “ Bogota - Colombia. Editorial Temis 1991.

WELZEL, Hans “Derecho Penal Alemán”. Edit. Reus, Madrid 1976.

ZABALA DE GONZALES, Matilde “Responsabilidad por riesgo” Ed. Hammurabi 1997 Buenos Aires.

## **Internet**

⟨<http://www.google.com>⟩ [10 de marzo de 2003]

⟨[http://www.iae.esc.edu.ar/trabajos/transito/marco\\_t.htm](http://www.iae.esc.edu.ar/trabajos/transito/marco_t.htm)⟩ [16 de noviembre de 2002]

⟨<http://www.monografias.com>⟩ [4 de mayo de 2003]

⟨<http://pwww.idu.gov.co>⟩ [15 de mayo de 2003]