

Dolo eventual en tipos penales contenidos en la Ley No. 63-17, de la República Dominicana

Laisa M. Matos¹, Carol Serenela², Julio C. De los Santos³

^{1, 2, 3} Jueces de Primera Instancia de la Cámara Penal de Santo Domingo

¹ laisa-matos@hotmail.com

² carloserenela@hotmail.com

³ delossantosmorla@gmail.com

Recibido: 12 dic. 2021

Aceptado: 3 feb. 2022

RESUMEN

El presente contenido tiene como finalidad establecer que, pueden analizarse y castigarse mediante el uso de la teoría del delito, especialmente con la aplicación de la teoría de la representación, los tipos penales contenidos en los artículos 220, 221, 256 y 257 de la Ley No. Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, bajo la modalidad de Dolo Eventual. Para determinar la existencia o no de un dolo eventual, se estudia el comportamiento subjetivo del infractor, basado en la intención o no de violar la ley, cuyo accionar genera un accidente de tránsito con secuelas graves. Para este escrito, la intención de violar la ley de tránsito es el requisito sine qua non, para que estos delitos sean castigados con una pena mayor a la establecida en la norma que regula la materia. En el contenido se plasman algunos casos reales, en las que el infractor comete un conjunto infracciones dentro de la misma ley, dejando resultados fatales, y los que se han tomado como base para analizar el carácter culposo o doloso de acuerdo a la imputación subjetiva de las infracciones de tránsito.

PALABRAS CLAVE: Culposo; Delito; Dolo; Imputación; Dolo eventual; Impudencia

ABSTRACT

Eventual fraud in the criminal types contained in articles of Law No. 63-17, of the Dominican Republic. The purpose of this content is to establish that the criminal types contained in articles 220, 221, 256 and 257 of the Law can be analysed and punished through the use of the theory of crime, especially with the application of the theory of representation. No. Law No. 63-17, of Mobility, Land Transportation, Traffic and Road Safety of the Dominican Republic, under the modality of Eventual Delinquency. To determine the existence or not of an eventual fraud, the subjective behaviour of the offender is studied, based on the intention or not to violate the law, whose actions generate a traffic accident with serious consequences. For this writing, the intention to violate the traffic law is the sine qua non requirement, so that these crimes are punished with a penalty greater than that established in the norm that regulates the matter. In the content some real cases are reflected, in which the offender commits a set of infractions within the same law, leaving fatal results, and those that have been taken as a basis to analyse the culpable or fraudulent nature according to the subjective imputation of traffic offenses.

KEY WORDS: Guilty; Crime; Idol; imputation; Eventual fraud; Impudence

INTRODUCCION:

En la República Dominicana, los accidentes de tránsito se han convertido en las últimas décadas en la epidemia que mayor cantidad de víctimas mortales dejado, así lo demuestra el informe presentado en el periódico Diario Libre en fecha 16 de Octubre del año 2020, donde refiere que el lo que iba del año y en plena pandemia por la covid-19, al menos 3,600 muertos han dejado los accidentes, frente a 2,192 del COVID-19.

En cuanto a estadísticas obtenidas a nivel interno, copiladas por la Oficina Nacional de Estadísticas en el informe presentado en el Boletín Bimestral Julio-Agosto 2021 intitulado, "Siniestralidad vial en República Dominicana. Un análisis de las muertes in situ por accidentes de tránsito", publicado el 01 de Septiembre del año 2021, arrojaron

que los accidentes de tránsito son la causa principal de muerte violentas, registradas durante el periodo 2015-2020, con más de un 40% de los casos para cada año.

Esta misma entidad estatal, en el Boletín Bimestral Julio- Agosto 2018, titulado “Seguridad vial en la Republica Dominicana: Caracterización de los accidentes de tránsito a partir de los datos de la ENHOGAR 2017”, de cuya artículo se sustrae que dentro de la categoría de conductor el 81% son hombres, destacando este artículo y haciendo uso de las estadísticas de la OMS del año 2015, que los hombre independientemente de su grupo etario son más propenso a los accidentes ya que normalmente son la mayoría entre los propietarios y conductores de los vehículos de motor y tienden a conducir de forma más imprudente que las mujeres. En ese mismo orden, resaltar que la población juvenil es la que mayor probabilidad presentó. Estos datos fueron asociados a las causales de los accidentes, señalando dicho informe como factores importantes, la sobreestimación en sus destrezas y estilo de conducción.

Señalar, que este último informe presenta como causas y consecuencias de los accidentes viales más común es el error humano, englobando como comportamientos tendentes a este, la negligencia, la distracción, la imprudencia, cansancio y el incumplimiento de las normas de tránsito.

Vistos estos datos estadísticos, los cuales arrojan una realidad latente, es preciso determinar la existencia o no de un dolo eventual en la comisión de la infracción de tránsito a través de la aplicabilidad de la Teoría del Delito, analizando la conducta propia del infractor de la ley de tránsito, y con ello determinar si al momento de la ocurrencia de dicho accidente, las partes envueltas en el accidente, en algún momento tienen la voluntad de cometer la falta imprudencial que desencadena el siniestro, es decir, la intención de violar la norma, y cuya violación es la causa eficiente del accidente.

Es por lo antes señalado, que es preciso determinar a través de la teoría de la representación, hasta qué punto un accidente de tránsito puede ser tratado como un acto netamente involuntario o un acto propio desafiante de la norma, con la confianza de que, en caso de aumentar el foco de peligro, quien lo ejecuta puede responder y eliminar el resultado, es decir, como deber ser tratado un accidente de tránsito de acuerdo a las circunstancias que lo rodean, si como una imprudencia, o si puede existir dolo eventual en un accidente de tránsito. Es por ello, que resulta prudente analizar los delitos o tipos penales configurados en los artículos 220, 221, 256 y 257 de la Ley No. Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, para determinar, según el animus del responsable y las características propias de la parte subjetiva del tipo penal.

Generalidades.

Las violaciones a la ley de tránsito en cualquier parte del mundo, son sancionadas como tipo penales de índole especial, cuya sanción va desde multas hasta penas privativas de libertad. En el caso específico de la República Dominicana, la Ley No. 63-17, de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana, en su contenido plasma diferentes penalidades de acuerdo al tipo penal en el que incurre el infractor, con su conducta, sin embargo, el tratamiento que da esta ley a las infracciones son de índole culposas, es decir, que carece de la intención del agente de cometer la infracción, o en el caso que nos ocupa, de causar un daño resultante de un accidente de tránsito, siendo castigados dichos delitos con penas de simple policía o multa, y con penas correccionales los delitos, estos últimos son los contenidos en los artículos 220, 221, 256 y 257, castigados con multa y privación de libertad, pudiendo ser una agravante estos tipos de acuerdo al contenido del artículo 304 de la misma norma.

Para lograr el objetivo de determinar la posibilidad de castigar los tipo penales señalados en los artículos 220 (Conducción temeraria o descuidada), 221 (Distracción durante la conducción), 256 (Prohibición de conducir en estado de embriaguez) y 257 (Conducción bajo los efectos de drogas o sustancias controladas), considerándose además la violación de la luz roja del semáforo, la señal de pare o ceda el paso, resulta imperioso hacer uso de la Teoría del Delito, la cual es definida por Muñoz Conde como, *“un sistema categorial clasificadorio y secuencial, en el que, peldaño a peldaño, se va elaborando a partir del concepto básico de la acción, los diferentes elementos esenciales comunes a todas las formas de aparición del delito”*, es decir, que estudia todos los elementos comunes de los delitos, a lo cual no escapan los contenidos de la ley de tránsito.

El concepto de delito apunta Bacigalupo, debe de ser visto desde dos vertientes diferentes; *en primer orden*, se refiere a que si lo que interesa es saber lo que el derecho positivo considera como delito, es decir, que será considerado delito todo comportamiento cuya realización tiene prevista una pena en la ley, y *en segundo orden*, se refiere, a que si lo que le interesa saber es, si determinado hecho debe prohibirse bajo la amenaza de una pena. De ambos puntos de vista se resume, que la definición de delito dependerá en principio de si lo que quiere caracterizarse son los comportamientos punibles o los merecedores de pena.

Para el tema tratado, el cual consiste en llevar algunas circunstancias de un delito de simple imprudencia como en principio castiga la ley de tránsito, a un dolo eventual, es decir, que haciendo uso del segundo punto de vista planteado por Bacigalupo de la definición de Delito, es castigar esos ilícitos con circunstancias especiales a la ley de tránsito como merecedores de una pena diferente a la contenida en la ley especial, y elevar la pena en razón de la peligrosidad de la conducta y falta de previsión y deber de cuidado del infractor.

Accidente de Tránsito:

Antes de plasmar la definición de accidente de tránsito, es importante resaltar, que dicho concepto no está plasmado en las definiciones contenidas en el artículo 5 de la ley, por lo que, para establecer dicha definición, sea ha recurrido a otra fuente del derecho, que en este caso ha sido el artículo 1 numeral 1, del Decreto No. 1283 de 1996, por el cual se definen y se reglamentan los riesgos catastróficos y los accidentes de tránsito dentro del sistema general de seguridad social en salud, legislación perteneciente a la República de Colombia, el cual refiere que, "*Se entiende por accidente de tránsito el suceso ocasionando o en el que haya intervenido un vehículo automotor en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales y que como consecuencia de su circulación o tránsito, o que por violación de un precepto legal o reglamentario de tránsito causa daño en la integridad física de una persona*". Es decir, que un *Accidente de Tránsito* es un hecho que rompe con el orden normal de la circulación vial, en la cual se ven involucrados uno o más vehículos, peatones y vehículos, los cuales suelen causar daños, sean a personas o cosas involucradas en dicho accidente.

Durante la ocurrencia de un accidente de tránsito, el conductor del vehículo puede verse obligado a declarar ante las autoridades competentes y ante los afectados del hecho con el fin de responder por las consecuencias materiales e inmateriales que produjo y así reparar los daños del mismo, cuya reparación deriva en responsabilidad penal y la responsabilidad civil.

Para analizar las conductas descritas como delitos de tránsito es necesario resaltar la diferencia fundamental existente entre infracciones penales ordinarias e infracciones de tránsito. Se puede afirmar, que las infracciones de tipo ordinario, por así llamarles, tienen por lo general como verbo rector el *dolo (voluntad)*, es decir, en la intención de ocasionar daño a otra persona, ya sea de manera física o material. En cambio, cuando se habla de los delitos de tránsito, el verbo rector es la *culposidad (no voluntad)*, es decir, que su conducta se verifica por negligencia, imprudencia, y la falta de observancia de las leyes y reglamentos, lo que rompe con el deber de cuidado con el que deben actuar los individuos para evitar que sus actos causen daños a otras personas, a sus bienes y a la sociedad.

Los delitos de tránsito se encuentran comprendidos en las disposiciones de la Ley de Tránsito analizando de manera especial los contenidos en los artículos 220, 221, 256 y 257. Los factores de los delitos contenidos en dichos artículos son; "*conducción temeraria o descuidada, Distracción durante la conducción, Conducir en estado de embriaguez y Conducir bajo los efectos de drogas o sustancias controladas*". Factores estos que son los que hacen que los resultados de un accidente de tránsito sean considerados como imprudenciales o culposos, por lo que es de gran importancia describirlos, para una mayor comprensión del presente contenido.

Una vez indicado que es un accidente de tránsito, y en la cual pueden configurarse los golpes y heridas involuntarias y el homicidio culposo, los mismos tienen elementos constitutivos que le son propios, a saber;

- A) *Un hecho material*; consistente en el hecho material de los golpes, heridas o del homicidio, los cuales afectan la integridad física de la o las víctimas.

- B) La falta; este segundo elemento, es excluyente del delito de homicidio o de golpes y heridas involuntarios de toda intención de atentar contra la o las víctimas, pero no lo exime de que la falta sea atribuible al agente. Resaltar, que no se trata de una falta cualquiera, sino de las faltas que se encuentran de manera taxativas enumeradas en los artículos 220, 221, 256 y 257 de la Ley 63-17, es decir, la torpeza, la imprudencia, la inadvertencia, la negligencia, y la inobservancia de las leyes y los reglamentos, resulta procedente entonces describir dichos los factores de culpa o falta atribuible al infractor de la ley de tránsito.

La Imputación en los accidentes de tránsito.

La conducción de un vehículo de motor representa cierto grado de riesgos permitido, por así llamarle, sin embargo, de acuerdo a la conducta de quien conduce, su acción puede ir más allá de ese riesgo. Es por ello, que resulta propio tratar de manera sucinta la teoría de la imputación, pues como ya se ha planteado, en la comisión de un ilícito, que está tipificado en una norma, hay aspectos tanto subjetivos como objetivos, los cuales son fundamentales para determinar si la conducta del agente infractor está objetivamente prohibida, es decir, prohibida en la ley, y si al momento de la comisión del ilícito dicho agente tenía la intención o no de cometerlo o me obtener el resultado, es decir, verificar el elemento subjetivo. En cuanto a este punto, Claus Roxín considera que, *“un resultado causado por el sujeto que actúa, sólo debe ser imputado al causante como su obra y sólo cumple el tipo objetivo cuando el comportamiento del autor haya creado un riesgo no permitido para el objeto de acción cuando el riesgo se haya realizado en el resultado concreto y cuando el resultado se encuentre dentro del alcance del tipo”*. Dicho lo anterior, resulta procedente definir la imputación tanto objetiva como subjetiva.

Analizando los tipos establecidos en los artículos 220 (Conducción temeraria o descuidada), 221 (Distracción durante la conducción), 256 (Prohibición de conducir en estado de embriaguez) y 257 (Conducción bajo los efectos de drogas o sustancias controladas), considerándose además la violación de la luz roja del semáforo, la señal de pare o ceda el paso, de la estudiada ley, se puede inferir, que los mismo se configuran de acuerdo a su resultado, puesto que, todos estos comportamientos están expresamente prohibidos, lo que planteados de acuerdo a juicio de Roxín, la imputación del tipo objetivo presupone la realización de un peligro, que está comprendido dentro del alcance del tipo penal, el cual es creado por el autor, pero excede el riesgo permitido. Los criterios propuestos por Roxín para determinar el juicio de imputación objetiva del resultado son los siguientes:

- a. La disminución del riesgo: Criterio por el cual puede negarse la imputación objetiva en los casos de desviación de un resultado grave, que haya llevado a producir uno leve.
- b. La creación de un riesgo jurídico-penalmente relevante o no permitido (o creación de un riesgo prohibido): Según este criterio se procede negar la imputación objetiva cuando la acción no ha creado el riesgo relevante de una lesión al bien jurídico.
- c. Aumento del riesgo permitido: Procede negar la imputación objetiva cuando la conducta del autor no ha significado una elevación del riesgo permitido porque el resultado se hubiera producido igualmente aunque el autor hubiera actuado con la diligencia debida.
- d. Esfera de protección o ámbito de aplicación de la norma: Este criterio permite solucionar aquellos casos en los que, aunque el autor ha creado o incrementado un riesgo que origina un resultado lesivo, éste no debe ser imputado al no haberse producido dentro del ámbito de protección de la norma, es decir si el resultado no era aquel que la norma quería evitar.

De lo anterior se desprende, que la comprobación de la conducta coincide con la establecida en la norma que describe el tipo, especialmente en los delitos de resultados, como lo son los establecidos en los artículos 220 (Conducción temeraria o descuidada), 221 (Distracción durante la conducción), 256 (Prohibición de conducir en estado de embriaguez) y 257 (Conducción bajo los efectos de drogas o sustancias controladas), considerándose además la violación de la luz roja del semáforo, la señal de pare o ceda el paso, son un presupuesto necesario para afirmar que dicha conducta es típica, sin embargo, no es suficiente. Para que se configure en su totalidad el

ilícito, debe de estar presente el elemento subjetivo del tipo, o sea, la conducta del agente, es decir, cuando la conducta ha sido realizada con dolo o con imprudencia.

Dejando plasmado que no es suficiente que el tipo este previsto en la norma, se puede afirmar, que la presencia de elementos subjetivos o personales permite calificar una conducta como típica. Sin dolo o imprudencia, el hecho realizado o el resultado causado serán vistos no como acto propio de la conducta del agente, sino como un hecho asociado con la mala suerte o el azar. Por ello, el dolo y la imprudencia son los dos componentes fundamentales de la imputación objetiva, puesto que, sin dolo o imprudencia, la acusación de un resultado lesivo (una muerte, unos daños) no constituye una conducta típica. Debiendo entonces ser estudiados ambos conceptos.

El Dolo en los accidentes de tránsito:

El dolo es uno de los elementos que se enmarcan dentro de la imputación subjetiva. Si bien, en principio este elemento no está presente en los accidentes de tránsito, y aunque es uno de los criterios para graduar la pena en el artículo 301 de la analizada ley, es por ello, que debe ser valorado a fin de determinar, si al momento de la ocurrencia del accidente, existió intención por parte del autor de cometer una falta a la norma de tránsito, lo que pudo ser la causa generadora del accidente. El dolo es definido, *“como la conciencia y la voluntad del sujeto de realizar el hecho tipificado objetivamente en la figura delictiva”*, es decir, que el dolo existe cuando se produce un resultado típicamente antijurídico, con conciencia de que se quebranta el deber, hacer intencionalmente un acto contrario a la ley.

Dicho lo anterior, es importante resaltar, que en las violaciones a la ley No. 63-17 de Transito, y cuya falta puede desencadenar en un accidente de tránsito, para que se figure el dolo en esta materia, hace falta la prevención del resultado, que es el elemento base de la Teoría de la Representación, teoría esta, que se desentiende de todo componente volitivo, y conforma un dolo eventual, al representarse el infractor la posible producción del resultado lesivo. Los partidarios de esta concepción del dolo, sostienen que la voluntad no añade nada al dolo, pues la misma está ya incluida en la noción de acción, y que lo penalmente relevante no ha de ser la intención, sino el conocimiento del riesgo para el bien jurídico.

Para poder determinar, si al momento de la ocurrencia de un accidente de tránsito, el causante del mismo tuvo intención o no de cometer la imprudencia, resulta propio saber el concepto de los diferentes tipos de Dolo, definidos por los autores De la Mata Amaya, José, et.al, en el Teoría del Delito (2007), a fin de determinar, si real y efectivamente fue un delito imprudente o doloso, y que tipo de dolo encaja en la conducta del agente; a saber;

- **Dolo Directo:** En este el autor persigue la realización del delito, sin importar que dicha realización sea el motivo último de su actuación.
- **Dolo Indirecto:** Cuando la acción realizada no va dirigida a la realización del hecho típico, pero tiene la práctica seguridad de que si la realiza se producirá el resultado.
- **Dolo Eventual:** Se caracteriza porque al autor se le presenta la posibilidad, la eventualidad, de que el resultado se produzca, y aun así actúa. Hay dolo eventual cuando el sujeto se le presenta la posibilidad de un resultado que no desea, pero cuya producción ratifica en última instancia.

Ya definidos cada uno de los tipos de dolo, es preciso establecer, que las violaciones a la ley de tránsito o mejor dicho, las actuaciones que realizase el agente en franca violación a la norma de tránsito, y que se enmarcan en cualesquiera de sus artículos prohibitivos, puede existir por parte de dicho agente una intención, que de acuerdo al resultado y la previsión del mismo, es un dolo eventual, y por tal razón, las penalidades establecidas en la ley variarían, es decir, serían más gravosas las penas, por primar una intención de violar la norma de tránsito, aunque no sea la intención obtener el resultado.

La Imprudencia en los accidentes de tránsito;

El otro elemento subjetivo de la imputación subjetiva es la imprudencia, la cual es definida por Capitant como, “*la falta de prudencia, de cautela o precaución*”. Un delito imprudente es aquél que como consecuencia de la inobservancia del cuidado debido se produce un resultado material, externo o peligro concreto de un bien jurídico. En el delito imprudente el sujeto no quiere cometer el hecho previsto en el tipo, pero lo realiza por infracciones de la norma de cuidado, es decir por inobservancia del cuidado debido. Creencia errónea en la no producción del resultado.

En el tema que nos ocupa, la imprudencia a la cual nos referiremos es la Imprudencia consciente, que se da cuando, si bien no se quiere causar lesión, se advierte su posibilidad, es decir, se sabe que se puede producir la lesión, y sin embargo se actúa. Se reconoce el peligro de la situación, pero se confía en que no dará lugar al resultado lesivo.

Diferencia entre la imprudencia consciente y el dolo eventual

Como sea venido abordando, los tipos penales configurados en artículos 220 (Conducción temeraria o descuidada), 221 (Distracción durante la conducción), 256 (Prohibición de conducir en estado de embriaguez) y 257 (Conducción bajo los efectos de drogas o sustancias controladas), considerándose además la violación de la luz roja del semáforo, la señal de pare o ceda el paso, son calificados como delitos imprudentes, sin embargo, hay cierto grado de intención por parte del agente, que es lo que en este escrito se trata de diferenciar. Es por ello, que una vez ya descrito las diferentes clases tanto de dolo como de imprudencia, y como ya se ha indicado, el dolo eventual es el que será analizado, debiendo diferenciarlo entonces de la imprudencia consciente, con el propósito de establecer cuán lejos puede llegar una imprudencia consciente que salga de sus límites y se configure como un dolo eventual en esta materia de tránsito, configurándose una intención de violar la norma, y la cual puede dejar secuelas graves.

Tal y como se ha expuesto, la Imprudencia Consciente, es aquella en la cual el autor sabe que su comportamiento conlleva cierto peligro, pero confía en que no dará lugar al resultado, y esa confianza se revela infundada. El autor se arriesga al resultado, que es lo más parecido a la conducta de los infractores de la ley de tránsito, es decir, que dichos infractores al momento de violar la ley, están conscientes de que su conducta imprudente pone en peligro un bien jurídico protegido. Por su parte, en el Dolo eventual, al agente se le presenta la posibilidad, la eventualidad, de que el resultado se produzca, y aun así actúa. Es cuando la acción produce consecuencias más graves que las que el agente ha previsto o podido prever.

Como se puede ver, en ambas formas de conductas penalmente establecidas para realizar un hecho ilícito, el autor actúa con la posibilidad de un resultado distinto al pensado. En la imprudencia consciente, el sujeto tiene conciencia de la posibilidad de producción de la parte objetiva del hecho típico, pero a diferencia del dolo eventual, no acepta su eventual producción, por confiar con un mínimo fundamento en que se podrá evitar. El agente se representa el peligro de su acción, pero confía en que no se producirá el resultado. Para establecer la diferencia entre la imprudencia consciente y el dolo eventual, debemos estudiar dos teorías que la fundamentan, que son; *la teoría del consentimiento y la teoría de la representación*.

La *teoría del consentimiento, o de la aprobación*, asume que la distinción con la imprudencia consciente radica en que, en el dolo eventual el agente ha de consentir en la probabilidad de producción del resultado. Para comprobar dicho consentimiento, suele utilizarse una fórmula hipotética (llamada Fórmula de Frank), según la cual estaríamos ante un dolo eventual cuando, anticipando mentalmente la efectiva producción del resultado y contemplando el mismo como seguro, el autor habría realizado igualmente la acción. Estaremos, en cambio, ante una imprudencia consciente si, en cambio, el autor dejaría de actuar si supiese con seguridad que el resultado lesivo iba a producirse.

En tanto que *la teoría de la representación, o de la probabilidad*, por su parte se desentiende de todo componente volitivo, y se conforma para afirmar un dolo eventual, con que el agente se represente como posible o probable la producción del resultado. Es decir, lo fundamental es el conocimiento del peligro de la acción. Ante un peligro elevado, estaremos en el ámbito del dolo eventual, si, en cambio, el peligro representado es menor, y la

producción del resultado típico debe ser presentada como poco probable, estaremos ante una imprudencia inconsciente.

Estaremos ante un caso de dolo eventual cuando el agente, conociendo el concreto riesgo de su acción para el bien jurídico, asuma el riesgo de lesión, un ejemplo de ello, es conducir en estado de embriaguez, o cursarse una luz roja, violentar un cruce peatonal, entre otros, pues si bien que su intención no es causar la lesión o muerte, no menos cierto es, que por las condiciones propias del tránsito, dicha conducta puede desencadenar un accidente fatal, muy por el contrario, estaremos, frente a una imprudencia consciente cuando el agente, aun conociendo el riesgo de su acción, confíe en que el resultado lesivo no llegue a producirse, un ejemplo de ello, sería, que dicho agente, cruce un semáforo por este carecer de energía a altas hora de la noche, o el cruce de un animal en la vía pública, en lugares donde hay una gran población animal.

El dolo eventual y el deber de cuidado

Como se ha referido, el contenido persé de la teoría de la representación es solo hecho de prever el resultado lesivo y tener consciencia de ello, para que se configure un dolo eventual, toda vez, que esa previsibilidad exige del agente que actué con cierto deber de cuidado. La conducta realizada con dolo eventual debe de estar presente la representación del ilícito, que eventualmente podría concretarse como consecuencia de la voluntad libre y la conducta de asumirlo como una consecuencia posible y por tanto forma parte de la voluntad del individuo.

El deber de cuidado implica por parte de todo individuo, una previsibilidad ante un posible resultado no deseado, y cuando esto no ocurre, se incurren en una infracción a la norma de cuidado, la cual debe ser vista desde sus dos modalidades, que son; *una interna y una externa*. El deber de cuidado interno, es el deber de prever el peligro, de advertir su presencia. Por su parte el deber de cuidado externo, es aquella que una vez advertido el peligro, exige comportarse externamente de acuerdo al grado de peligro que previamente se ha advertido.

Mediante el dolo eventual, según la teoría de la representación, el sujeto asume bajo riesgo un resultado no querido, es decir, que el sujeto no asume directamente aquello de lo cual no está seguro, sino que lo asume de forma indirecta dicho resultado, y es por la actitud indiferente que muestra ante la situación de riesgo. En los casos de los accidentes de tránsito, que dejan como resultado los delitos contenidos en el artículo 49 de la ley de tránsito, asumir este riesgo, enfrentando y aceptando lo que posiblemente podría pasar, incluso aceptando el hecho de que el riesgo permitido deje de ser riesgo para convertirse en daño, lo cual constituiría un comportamiento doloso. Cuando los delitos culposos, el individuo actúa con una externa temeridad forma lo que es el estado delictivo, la temeridad implica, un comportamiento irreflexivo de su parte, quien lo hace conscientemente y a partir de ese comportamiento es que puede afirmarse que dicho agente actual con un comportamiento que es conscientemente riesgoso.

Cuando el individuo actúa de manera imprudente y temeraria, está asumiendo de manera voluntaria actuar de manera peligrosa para los bienes jurídicos protegidos, a partir de una actitud indiferente por los resultados. Podemos afirmar, que en los casos en los cuales los infractores de la ley de tránsito, infligen más de una de las prohibiciones previstas en ellas, es decir, conduce en estado de embriaguez, se cruza una señal de pare y excede los límites de velocidad de la zona, obviamente al sujeto no le importa lo que pueda pasar, deliberadamente ignora la representación que ha tenido de lo que eventualmente puede suceder, a partir de una actitud desafiante e indiferente, frente al daño que pueda causar. Al conducir de ese modo, está asumiendo un riesgo cuyos resultados son antijurídicos, lo cual se constituye como evidencia objetiva y real del daño que se configura por el actuar del sujeto, por lo que este comportamiento no debe tomarse como una actitud imprudente o culposa como lo dispone la ley, sino que la misma debe de ser vista una actitud generativa de responsabilidad penal.

Análisis de los artículos los artículos 220, 221, 256 y 257 como infracciones cometidas bajo el dolo eventual.

Los artículos 220, 221, 256 y 257 de la ley de tránsito vigente, contienen en su haber los tipos de acciones y condiciones que agravan las circunstancias y consecuencias de un accidente de tránsito, así como la pena a imponer, es por ello, que de acuerdo al comportamiento del infractor y el tipo de acción que cometa en detrimento de la ley de tránsito, dicho comportamiento al ser conjugado con esa infracción debe de aumentarse

la pena a imponer. Esta postura la mantenemos en el entendido de que, al momento de que el sujeto toma la iniciativa de cometer voluntariamente una infracción de tránsito, ya tiene la intención de faltar a la ley y es esa intención, esa voluntad de faltar a la norma ya es una infracción en sí misma.

Es importante aclarar, que no todas las infracciones a la ley de tránsito pueden ser analizadas bajo un dolo eventual, en razón, de que hay conductas que no son relevantes al momento de la ocurrencia de un accidente, como es el caso de no poseer la licencia de conducir, la cual es obligatoria según el artículo 199 de la normativa, que refiere que el titular deberá portarla siempre que conduzca por la vía pública. Sin embargo, a este respecto la jurisprudencia de nuestra Suprema Corte de Justicia ha sido contradictoria, en razón de que en la sentencia núm. 85 del año 1999 de la Segunda Sala de la Suprema Corte de Justicia, dijo que, *“En un accidente de tránsito, la falta de la licencia de conducir de uno de los conductores no permite inferir la falta de destreza del mismo, toda vez que la ausencia de ese documento no fue la causa generadora del accidente.”*, criterio que fue variado por la misma sala, al emitir la decisión núm. 42 del año 2007, cuando va un vuelco completo y refiere que, *“La falta de licencia de conducir hace presumible que el conductor no conoce la ley que regula el tránsito de vehículos, ni que posee destreza y entrenamiento para conducir. La ausencia de la misma hace al conductor un infractor de la ley penal, por lo que el tribunal debe considerar esta situación al evaluar las conductas de quienes intervienen en la colisión”*.

En cuanto a estos criterio, me permito diferir del segundo, toda vez, que el termino presumible, es muy subjetivo y lleva a un señalamiento de culpabilidad, que rompe con la presunción de inocencia que ampara la Constitución de la República, el Código Procesal Penal, y los tratados suscritos por nuestro país, puesto que la falta de destreza para conducir es identificable a través del cuadro factico presentado y probado en un juicio de fondo y no por la falta del documento autorizado por la ley, y máxime en un país como el nuestro en el cual muchos padres enseñan a sus hijos a conducir a temprana edad y sin regulación, y otros casos, en los cuales, el individuo no cuenta con documentos de identidad que le permita asistir a la institución correspondiente a presentar los exámenes para obtener su licencia de conducir.

Las causales que más consideramos que van cónsonas para ser tratadas a través del dolo eventual, son la Conducción Temeraria, la Conducción en Estado de Embriaguez o bajo los Efectos de Estupefacientes y Sustancias Prohibidas, la violación de una señal de alto o semáforo en rojo y el exceso de velocidad en zonas determinadas.

Con relación a la *Conducción Temeraria o descuidada*, la cual se encuentra en el artículo 220 de la ley estudiada, y de manera expresa nos dice, *“220.- Conducción temeraria o descuidada. Las personas que conduzcan un vehículo de manera imprudente, desafiando o afectando los derechos y la seguridad de otras personas o bienes, serán sancionadas...”*, es decir, que la misma ley reconoce que hay un deber de cuidado, y el cual debe ser respetado por los usuarios del sistema vial.

En lo que respecta a la *Distracción Durante la Conducción*, tipo enmarcado en el artículo 221 de la normativa, el cual de manera categoría señala que, *“Los conductores que se distraigan por el uso de teléfonos celulares u otros aparatos electrónicos mientras conduzcan, o por realizar actividades que impidan mantener las manos sobre el volante, serán sancionados...”*, por tanto, al ser los aparatos electrónicos un ente de distracción que pueden hacer perder el enfoque que debe y tiene que tener un conductor, y aun así, los usa, obviamente que se está poniendo bajo el riesgo, por tanto la condición misma de colocarse como infractor de este tipo penal a sabiendas de que puede causar un accidente, es más que suficiente para determinarse la existencia del dolo eventual

En cuanto a los otros puntos, que es la *Conducción en Estado de Embriaguez o Bajo los Efectos de Sustancias Alucinógenas o Estupefacientes*, prohibidos en los artículos 256 y 257 de la estudiada ley. Esto así, porque es una condición física que desencadena un alto riesgo, no solo al conductor, sino también a los que le acompañan o simplemente a los que circulan de manera prudente en las vías públicas. Un ejemplo de ello, lo fue el accidente ocurrido el 21 de marzo del año 2011, en el Municipio Santo Domingo Norte, en la cual un chofer que transportaba estudiantes en un paseo escolar chocó con un poste del tendido eléctrico, resultando 7 menores de edad muertos y 8 lesionados, estando el chofer del vehículo que los transportaba en estado de embriaguez, información obtenida mediante el Periódico Listín Diario.

Los hechos descritos en el párrafo anterior, por sus características se castigan de acuerdo a la ley 63-17 como infracciones graves contenidas en su artículo 304, sin embargo, es por situaciones como esta, es que somos de criterio, que no se debe imponer la simple pena contenida en el artículo 300 numeral 3 que consiste en, *“Infracciones graves, de tres (3) meses a tres (3) años de prisión y multas de cinco (5) a cincuenta (50) salarios mínimos del imperante en el sector público centralizado”*, debido al grave daño que ha causado, es decir, la pérdida de vidas humanas y el sufrimiento generado, no solo a las familias, sino también a la sociedad, que queda muy consternada y conmovida por el suceso, resultando ínfima la pena.

Cuando se conduce, ya sea con temeridad, violando alguna regla de tránsito o bajo los efectos del alcohol, el infractor decide hacer frente a la representación del peligro que se ha formulado respecto a su conducta, lo que determina en última instancia, si el riesgo que maneja se convierte en una lesión, daño a la propiedad o la muerte de una o varias personas, que es lo que comporta el resultado típico y antijurídico contenido en el artículo 49, puesto que dicho comportamiento atenta contra bienes jurídicos penalmente protegidos, los cuales tienen relevancia en el derecho penal.

De lo cual se colige, que es en la voluntad del infractor al prever un resultado y no detener su accionar, mostrando descuido, indolencia y menosprecio de dichos bienes, lo que refleja un comportamiento doloso al no abstenerse de seguir adelante con la comisión de la infracción a la ley de tránsito aun estado frente a la incertidumbre del carácter riesgoso de su acción, lo que conforma un dolo eventual, teniendo como resultados los delitos de los artículos 220, 221, 256 y 257 de la Ley no. 63-17.

Un sustento adicional de los criterios vertidos en este escrito es la Sentencia de la Sala de Casación Penal de la Corte Suprema de Justicia de Colombia No. 32964. Fecha: 25 de agosto de 2010. Magistrado Ponente: José Leónidas Bustos Martínez. Procesado: Rodolfo Sebastián Sánchez Rincón, donde la Corte Suprema de Justicia de Colombia, mediante la sentencia No.32964 de fecha 25 del mes de agosto del año 2010, vino a confirmar la decisión dada por el Tribunal Superior de Bogotá del 28 de Julio del año 2009, mediante la cual este tribunal condenó a una pena de 18 años a un conductor que ocasionó la muerte de dos personas mientras conducía bajo los efectos del alcohol y sustancias alucinógenas, que según la sentencia describe era marihuana. El referido tribunal, para sancionar este hecho consideró dicha conducta con Dolo Eventual, pues además de encontrarse en dicha condición, este conductor violó una señal en rojo del semáforo, ocasionando una colisión con otro vehículo produciendo la muerte de dos personas.

En su decisión, la corte analiza de las diferencias doctrinarias que realiza el tribunal superior entre el Dolo eventual y la Culpa con Representación, y para afirmar el dolo eventual en la referida sentencia se comprobó y sin dejar duda alguna, que el conductor pudo haber previsto la ocurrencia de un accidente y con ello, las posibles lesiones. La prueba objetiva de ese conocimiento radica, según la sentencia, en la notable embriaguez del procesado, en la velocidad a la cual conducía y el de cruzar un semáforo en rojo.

Al momento del juzgamiento, fueron básicamente evaluadas las pruebas que la peligrosidad social del conductor, lo que sirvió de base para determinar que el acusado había obrado con voluntad de someter el probable resultado lesivo al azar. El tribunal mediante su análisis determinó que el problema jurídico que debía resolver en su sentencia tenía que ver con la imputación subjetiva, es decir, con el dolo o culpa del acusado, llegando a la conclusión que en el comportamiento del infractor existía dolo, esto en razón de que se representó “[...] los hechos sobrevinientes como probables”, dejando su producción librada al azar, y que de cara a esta realidad no podía jurídicamente estarse frente a “[...] un caso de imprudencia en la conducción de vehículos automotores”, optando, en consecuencia, por la tesis del Dolo Eventual.

La corte considera que, si bien es cierto que la embriaguez, la velocidad excesiva y el irrespeto del semáforo en rojo no son circunstancias demostrativas de la voluntad del acusado de dejar el probable resultado librado al azar, como lo sostiene el tribunal, y por tanto, no existe prueba de su actuar doloso, no menos cierto es, que existen elementos de juicio que permiten advertir que el enjuiciado tenía conocimiento amplio de los riesgos que implicaba conducir bajo los efectos del alcohol, y sustancias alucinógenas como la marihuana, lo que conjugado con la violación de las velocidades reglamentariamente permitidas, y que podía discernir, sobre los peligros inherentes a estos comportamientos. Igual acontece con la representación en concreto de la probabilidad de

producción del resultado típico, desde el momento mismo en que el procesado decide abordar el vehículo bajo las condiciones antes señaladas y ponerlo en marcha, iniciando el proceso de puesta en peligro de los bienes jurídicos, que empieza a concretarse cuando ingresan los nuevos factores de riesgo, el exceso de velocidad, y saltarse el semáforo en rojo sin la debida precaución, condiciones estas que si son decisiones voluntarias del acusado, razones por las cuales el tribunal configura la conducta dolosa del mismo.

A modo de conclusión y visto lo establecido en la teoría del delito cuando se analiza la parte subjetiva de las condiciones y acciones del conductor y como consecuencia de ello un accidente de tránsito, se puede afirmar, que dentro de las actividades diarias que ejercen los seres humanos, hay factores de riesgos que le son permitidos, por lo que deben ejercer el deber de cuidado para que sus comportamientos y acciones de traspasen dichos limites, siendo función del poder punitivo del Estado fijar las políticas criminales cuando esto ocurre, pues mediante el diseño de estas políticas es que se puede determinar la intensidad o no de causar el hecho dañoso, ya sea por acción u omisión del agente, máxime si ese riesgo transforma y significa la diferencia entre la vida, lesiones o muerte propia o de terceros, y es por ello, ante el proceso penal, se debe de probar los elementos constitutivos y volitivos del agente.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Muñoz Conde, Francisco, García Arán, Mercedes, Derecho Penal. Parte General, Valencia, España, 2004.
2. Bacigalupo, Enríquez, Manual de Derecho Penal, 3ra., reimpresión, editorial Temis, Colombia, 1997
3. Consejo Nacional de la Judicatura, Manual de Teoría Jurídica del Delito, El Salvador, 2003.
4. Roxín, Claus, Derecho Penal, Parte General, Tomo I, Fundamentos. La Estructura de la Teoría del Delito, Civitas, Madrid, España, 1997.
5. Consejo Nacional de la Judicatura, Manual de Teoría Jurídica del Delito, El Salvador, 2003.
6. Capitant, Henry, Vocabulario Jurídico, Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1930,
7. De la Mata Amaya, José, et. al, Teoría del Delito, ENJ, Santo Domingo, 2007 S.C.J., Sent. No.85, Seg. Abr. 1999, B.J. 1061.
8. S.C.J., Sent. No. 42, Seg., Dic. 2007, B.J. 1165.