

REGLAS TÉCNICAS COMO ELEMENTOS CUALIFICANTES DEL DELITO IMPRUDENTE EN EL ÁMBITO DEL TRÁFICO RODADO

TECHNICAL REGULATIONS AS AN AGGRAVATING CIRCUMSTANCE OF NEGLIGENT CRIMES IN THE ROAD TRAFFIC

Róger Yon Ruesta*

Pontificia Universidad Católica del Perú

Driving a car or another vehicle involves a risk per se, but it is allowed since it is a necessary activity for society. However, the risk remains. That is the reason for demanding from drivers a duty of care. Nevertheless, how far should this duty go?

In the present article, the author analyzes the precedent in negligent crimes in the road traffic. The author emphasizes that it is necessary to apply technical regulations, also taking into account other factors that may cause the risk, and not limiting the reasoning to understand that the drivers are the only guilty participants.

KEY WORDS: *Criminal Law; negligent crimes; objective attribution; duty of care; principle of legitimate expectations; constitutional principles.*

Conducir un auto u otro medio de transporte de por sí implica un riesgo, pero se permite por ser una actividad necesaria. No obstante, el riesgo permanece, y es por ello que se exige a los conductores un deber de cuidado. Pero, ¿hasta dónde debe llegar ese deber?

En el presente artículo, el autor hace un análisis de cómo la jurisprudencia viene pronunciándose acerca de los delitos imprudentes en el marco del tráfico rodado, haciendo énfasis en que es necesario aplicar las reglas técnicas teniendo en cuenta también otros factores que pueden causar los hechos, y no quedándose con entender a los conductores como los únicos culpables.

PALABRAS CLAVE: *Derecho Penal; delitos imprudentes; imputación objetiva; deber de cuidado; principio de confianza; principios constitucionales aplicados al proceso.*

* Abogado. Estudios de Posgrado en la Universidad de Salamanca. Profesor de la Pontificia Universidad Católica del Perú. Socio del Consorcio Róger Yon & SMB Abogados. Contacto: ryon@rogeryon-smb.com.

I. PRESENTACIÓN

¿Qué otro significado que no sea indiferencia por una idónea circulación vial se le puede dar al estado de las pistas y carreteras, dentro y fuera de las ciudades del Perú? Pareciera que el soporte más importante para la circulación vial en nuestro país no radica en buenas señalizaciones o campañas informativas —a cargo del gobierno central, regional o municipal— respecto del desplazamiento vehicular y/o peatonal, sino en el endurecimiento del tratamiento penal a los casos de imprudencia en este ámbito de la vida social.

Sin embargo, “a mal palo se arriman” los legisladores y el gobierno de turno, pues en sede penal, lamentamos decirlo, “el suelo no está parejo”: de un tiempo a esta parte el cambio legislativo de cara a la circulación vehicular ha derivado en un cúmulo

de atribuciones, deberes y responsabilidades para el conductor que, desde un enfoque naturalístico no son posibles de verificar o, siquiera, presentar como elemento objetivo a ser valorado, deviniendo en arbitrario.

Este enfoque naturalístico es empleado por los operadores policiales en el análisis de responsabilidades y, no en pocas ocasiones, viene siendo asumido totalmente —sin mayor observación— en sede fiscal y judicial. Al respecto, resulta importante mostrar que el paso de la norma de tránsito contenida en el Decreto Legislativo 420 (1987)¹ a la contenida en el Decreto Supremo 033 (2001) no sólo supuso el cambio de la opción de la fluidez en la circulación vial a la desconfianza en la conducción, sino —también— la eventual variación de óptica en el análisis jurídico: del(a) incipiente (aplicación del) Principio de Confianza² al Principio

¹ Vale la pena efectuar una rápida mirada a la normativa sectorial, Reglamento de Tránsito (referida a las velocidades) y sus posteriores modificaciones.

El Decreto Legislativo 420-87, que estuvo vigente hasta el año 2001, señalaba lo siguiente:

“Capítulo V: De las reglas de velocidad.

Artículo 162.- El conductor debe conducir su vehículo a la velocidad permitida o exigida por este Código y su Reglamento y de manera tal, que, teniendo en cuenta su salud, el estado del vehículo y su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tipo y densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio de su vehículo y no entorpezca la circulación. En ningún caso sobrepasará las velocidades máximas y mínimas reglamentarias. De no ser así deberá abandonar la vía o detener la marcha, sin obstruirla.

Artículo 163.- No obstante los límites reglamentarios de velocidad establecidos, la autoridad competente señalará otros límites en diversos tramos de las vías, en aras de la seguridad y fluidez de la circulación. Igualmente, podrá quitar el límite máximo al carril izquierdo de una autopista”.

En lo que respecta al Decreto Supremo 033-2001, se operan cambios en la regulación:

“Velocidades.

Artículo 160.- Prudencia en la velocidad de la conducción: El conductor no debe conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones de transitabilidad existentes en una vía, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y posibles. En todo caso, la velocidad debe ser tal, que le permita controlar el vehículo para evitar accidentes.

Artículo 162.- Límites máximos de velocidad. Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, los límites máximos de velocidad, son los siguientes [...]”.

El Decreto Supremo 016-2009-MTC sustituyó a la norma precedente, pero no varió la redacción. Así:

“Velocidades.

Artículo 160.- Prudencia en la velocidad de la conducción. El conductor no debe conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones de transitabilidad existentes en una vía, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y posibles. En todo caso, la velocidad debe ser tal, que le permita controlar el vehículo para evitar accidentes.

Artículo 162.- Límites máximos de velocidad. Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, los límites máximos de velocidad, son [...]”.

Es decir que se aplica a modo de excepción la regulación de velocidades en los distintos ámbitos.

² JAKOBS, Günther. “Derecho Penal: Parte General. Fundamentos y teoría de la imputación”. Segunda edición. Madrid: Marcial Pons. pp. 253 y 254. Señala: “El principio de confianza significa que, a pesar de la experiencia de que otras personas cometen errores, se autoriza a confiar —en una medida aún por determinar— en su comportamiento correcto (entendiéndolo no como suceso psíquico, sino como estar *permitido* confiar). El principio de confianza no es sólo un supuesto particular del riesgo permitido, sino también de la prohibición de regreso: No se trata únicamente de que las personas, en acciones comunes o contactos anónimos, puedan ser factores perturbadores al igual que los procesos naturales impredecibles (en esta medida, riesgo permitido), sino que también se trata de la responsabilidad de estas personas por sus fallos (en esta medida, prohibición de regreso). Mientras que en el riesgo permitido cabe definir un conflicto como fallo del autor, o de la víctima, o como desgracia, en la prohibición de regreso se añade la posibilidad de definir un conflicto podría formar la raíz principal del principio de confianza [...] Dicho de otro modo, no es problemático solo que se exima de responsabilidad al que confía, a pesar de la previsibilidad de un comportamiento defectuoso de otros participantes (la exención de responsabilidad por la confianza), sino que también es problemática ya la responsabilidad potencial del que confía en una situación que sólo otras personas configuran delictivamente (la posible imputación de fallos ajenos). El principio de confianza sólo se necesita si el que confía ha de responder por el curso causal en sí, aunque otro lo conduzca a dañar mediante un comportamiento defectuoso”.

de Conducción Dirigida, asentado este último en el Principio de Precaución³.

Un sector de la doctrina nacional⁴ ha presentado jurisprudencia en la que, bajo la vigencia del Decreto Legislativo en mención, los esfuerzos para la configuración de la infracción al deber de cuidado y la norma de cuidado se centran en la Imputación Objetiva y, desde ella, hacían especial referencia al Principio de Confianza.⁵

Y es que el tráfico rodado viene exigiendo una especial atención —que, adelantamos, no se viene otorgando— debido a la necesidad de utilización de criterios de imputación en lugar de criterios de lógica asentados en un examen naturalístico del rol del conductor —como única variable a examinar—, quedando sin analizar, por ejemplo, la producción de “un otro” daño posterior, la intervención de tercero y/o la actuación de la propia víctima. El punto radica en conocer cómo debe ser tratado el surgimiento de un daño posterior respecto a si se le adhiere a la conducta imprudente examinada, aun cuando este daño posterior pueda responder a la producción del daño residual, o a otra conducta imprudente.

La creación de juzgados y fiscalías penales especializadas en tránsito no vislumbra una variación sustantiva en el cambio de eje en el análisis, porque se continúa aplicando el principio precautorio: el conductor señalado como factor determinante y único sujeto que debe estimarse concentra la eventual responsabilidad penal, en lugar de ampliar, bajo criterios de imputación objetiva, el análisis de imputación a otros factores anotados en el párrafo anterior. Esto, de cara a encontrar al sujeto responsable, de ser el caso, en razón de hechos que pueden ser atribuidos como suyos,

desde una perspectiva de persona autónoma y autorresponsable.

El problema no sólo se torna crítico por la eventual *Versari in re illicita* que conlleva un análisis tan limitado como el indicado en el principio precautorio, sino porque se trata de personas que terminan en la cárcel y/o condenados en lugar de otros cuyas conductas no fueron analizadas, por lo que a nuestro criterio no solo se trata de resoluciones arbitrarias, sino que además propician la impunidad.

Lo que pretendemos en el presente artículo es mostrar los diferentes resultados a que se arribaría si se aplican principios centrados en el deber del conductor de dominar en todo instante el vehículo, con el inocente propósito que, de esta forma, se controlen todos los riesgos y que, cuando se produzca un evento —colisión de vehículos, atropello, etcétera—, esto sea evidencia de un eventual descontrol del conductor y, por lo tanto, que el resultado le debe ser imputado.

En ese marco jurídico, el juzgador, apoyándose en una metodología estrictamente aplicativa, ha encontrado que la infracción de las reglas técnicas responde a una circunstancia agravante sin distinguir que para configurar el tipo básico se requiere que se haya infraccionado dichas reglas técnicas, colocándonos, de ser así, en una doble valoración en términos del test de triple identidad: hecho, fundamento y sujeto.

II. PRINCIPIO DE CONDUCCIÓN DIRIGIDA VERSUS CRITERIOS DE IMPUTACIÓN

Dos casos guías nos permitirán abordar el tratamiento jurídico penal actual que se da a eventos criminógenos en el tráfico rodado:

³ El principio precautorio radica en un modelo de carácter preventivo frente a riesgos inciertos resultantes de la acción humana, con finalidad anticipatoria al daño grave. Algunas de sus características son: (i) se aplica ante la existencia de gran incertidumbre científica respecto de la causalidad, magnitud, probabilidad y naturaleza del daño; (ii) se asienta en un mínimo, pero obligatorio, análisis científico, descartándose las meras suposiciones y la fantasía; de ahí que lo plausible —la posibilidad más seria entre muchas otras y la menos posible de ser refutada científicamente— sea la acción preventiva a realizarse; (iii) en caso de contarse con suficientes antecedentes fidedignos, se instaura acciones tendientes a establecer el riesgo aceptable o estableciendo medidas suficientes para mantener el riesgo por debajo de ese nivel; en estos supuestos se aplicará el principio de prevención, dejándose de lado el principio precautorio. Al respecto, ver: ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA CIENCIA Y LA CULTURA. “Informe del Grupo de Expertos sobre el principio precautorio de la Comisión Mundial de Ética del Conocimiento Científico y la Tecnología”. 2005. pp. 7-16.

⁴ Ver: VILLAVICENCIO TERREROS, Felipe. “Derecho Penal, Parte General”. Lima: Grijley, 2013. pp. 384-405; quien consigna —a excepción de una del Cono Norte, Ejecutoria Suprema del 20 de enero de 2005: Recurso de nulidad 2161-2003— varias sentencias anteriores al cambio legislativo operado en el 2001 que dan cuenta de la aplicación por parte de los tribunales nacionales, que acudían al principio de Confianza para la resolución de casos de imprudencia en el sector Vial. En este sector judicial —Cono Norte—, hemos encontrado otras sentencias posteriores al 2001 que, aunque de manera limitada, aplican el principio de confianza, pero no existe el juicio de imputación respectivo. Lo importante de estas resoluciones es que toman distancia de lo consignado en el atestado policial. Revisar Anexo.

⁵ Villavicencio Terreros señala que para la profesora Puppe el principio de confianza “[...] no forma parte, en absoluto, de la teoría de la imputación objetiva. Sirve exclusivamente para la determinación y limitación de los deberes de cuidado no establecidos positivamente. Debe evitarse, en cierta medida, que todos tengan que tener presente en la determinación de su deber de cuidado las infracciones del deber de cuidado de otros”. En: *Ibid.* p. 394.

HECHOS

El 19 de junio de 2015, a las 4:10 p.m., el Sr. C.S.P.G., chofer de una empresa que comercializa artículos de alta tecnología, se encontraba manejando la camioneta de esta empresa por la Avenida La Molina para posteriormente ingresar a la Calle Uno en la intersección de estas dos vías. Cuando el chofer realiza el giro hacia la izquierda para hacer el ingreso a la Calle Uno, es impactado por una motocarga. El impacto fue en la parte posterior derecha de la camioneta (altura de la tapa del compartimiento de gasolina y la puerta trasera del vehículo).

Tras el impacto, la motocarga, que llevaba en la tolva una carga de 20 paquetes de cañas y, además, a la Sra. LM, quien es la conviviente del conductor, se volteó, generando así que toda la carga y la moto cayeran sobre ambos. Como consecuencia, el conductor fue trasladado hacia la Clínica por presentar lesiones, siendo luego diagnosticado como "policontuso". La otra pasajera se retiró por sus propios medios y, posteriormente, se dirigió a la Comisaría a hacer la denuncia por la cual señalaba que ella también había resultado lesionada.

De las fotos capturadas inmediatamente después del accidente, se puede apreciar que la camioneta no sufrió rayones sino de la abolladura producto del impacto. La ausencia de rayones determina un control en la velocidad por parte de la camioneta. Asimismo, de la reproducción del video, no ha podido observarse el momento mismo del accidente, sino lo sucedido posteriormente, por lo cual no existe evidencia alguna sobre lo ocurrido de manera exacta.

El reconocimiento Médico Legal 001294-PF-HC determinó "ATENCIÓN FACULTATIVA: 10 Diez Días; INCAPACIDAD MEDICO LEGAL: 25 Veinticinco Días Salvo Complicaciones" para el señor FM, conductor de la motocarga.

Casi dos meses después, el 12 de agosto de 2015, el hijo del señor FM comunicó el fallecimiento de su padre en la **fecha 28 de julio de 2015**, a los 81 años, en el Hospital Dos de Mayo. Según el Acta de Defunción, la muerte tuvo como causa básica: "Cáncer Gástrico.- Enfermedad o estado patológico que produjo la muerte directamente: Infección Urinaria severa.- Cáncer Gástrico.- otros estados patológicos: Anemia severa, falla renal".

VALORACIÓN POLICIAL

En la descripción analítica, el parte policial señala que no es posible establecer la velocidad mínima

probable a la que habrían estado conduciendo los implicados. Pero señala que, "teniéndose en cuenta la configuración de la vía, secuencia del evento, daños materiales y lesiones, es posible determinar que la UT-1, motocarga, se desplazaba a una velocidad que resultó ser la no razonable para las circunstancias del momento y lugar".

Posteriormente, en el análisis integral, la policía señala que "teniéndose en cuenta que el conductor de la UT-01, se encontraba en una unidad menor motocarga y cargada con 20 atados de caña de azúcar es posible establecer que esta unidad se desplazaba a una velocidad mínima pero que resultó no ser la recomendable para las circunstancias del momento y lugar."

De ambas afirmaciones surge la interrogante sobre la conclusión a la que se arriba en el parte policial. En un primer momento se señala que la motocarga iba a una velocidad no razonable y posteriormente se señala que se desplazaba a una velocidad mínima, para finalizar reiterando que no era una velocidad recomendable. En ese sentido, si se trataba de una velocidad mínima no razonable, ¿cómo se determinó ésta desde el plano técnico que es exigible a una unidad policial que se especializa en la investigación de accidentes de tránsito? Esto debido a que la velocidad puede constituir un factor a analizar en la infracción de un deber objetivo de cuidado en la conducción de esta motocarga.

Por otro lado, en el análisis integral se señala que el conductor de la camioneta giró hacia la izquierda "sin tener en cuenta los riesgos presentes y posibles que le significaba el lugar y momento, y sin tomar todas las medidas de precaución y seguridad del caso, como era observar el desplazamiento de las unidades por la Av. La Molina [...] basado a un falso principio de seguridad y confianza hace su ingreso y en un momento dado, expone la estructura lateral derecha, al eje de marcha de la UT-01, cuyo conductor pese de haber efectuado la acción evasiva de girar su timón a la derecha para evitar el accidente, esta resultó no ser eficaz perdiendo su estabilidad por ser un vehículo menor de tres ruedas."

Hemos resaltado la parte en que repite lo establecido en el artículo 160 del Reglamento de Tránsito como si se explicara por sí solo, sin necesidad de análisis alguno: la afirmación subsecuente, radica en que el conductor de la camioneta no observó que venía la motocarga, no es aceptable, ya que no cuenta con soporte fáctico o probatorio alguno que le de sustento.

Por si fuera poco, respecto de este punto del análisis, la interrogante se centra en cómo puede

la autoridad policial tener conocimiento de la voluntad del conductor de la camioneta, o sobre la confianza que habría tenido en maniobrar de una u otra manera. Así mismo, se afirma sobre las intenciones de evadir el impacto del conductor de la motocarga; no obstante, no existe lógica respecto a lo señalado, toda vez que se señala que se habría girado el timón hacia la derecha, esto es, en la misma dirección hacia donde se desplazaba la camioneta cuando ingresaba a la Calle Uno dándole alcance. Es decir, el informe policial realiza un análisis volitivo de los conductores sin tener ninguna evidencia más que la presunción de que la víctima es el conductor que resultó ser lesionado, sin analizar la posible responsabilidad de éste.

Finalmente, en las conclusiones del informe, se especifica como factor predominante, nuevamente, el tema interno del conductor de la camioneta y, en dicha línea, se señala que el conductor, “al realizar un giro a la izquierda maniobrando en «L» sin tener en cuenta los riesgos presentes y posibles que le significaba el lugar y el momento, sin tomar todas las medidas de precaución y seguridad del caso, como era observar el desplazamiento de las unidades que circulaban por la Av. La Molina en sentido de Oeste a Este y esperar el paso de la UT-01, pero basado en un falso principio de seguridad hace su ingreso en forma confiada a la Calle Uno en sentido de Norte a Sur invadiendo el carril Sur de la Av. La Molina, y en un momento dado interponerse en el eje de marca de la Ut-1”.

¿Querría decir esta afirmación policial que el conductor de la camioneta dio vuelta a la izquierda sin observar, es decir, que no se percató que venía la motocarga? ¿Qué indicios o pruebas apoyan esta afirmación de la policía? Al no indicarse algún elemento referencial o probatorio, es de entenderse que ninguno. Como factor contributivo, se limita a señalar simplemente que el conductor de la motocarga, “al desplazar su unidad a una velocidad que resultó ser la no razonable para el momento y lugar, la misma que no le permitió efectuar una maniobra evasiva eficaz tendiente a evitar el accidente (...)”.

Es decir, del informe policial, se evidencia claramente que la conclusión arriba consignada está ceñida a un análisis interno al conductor de la camioneta, sin base alguna, limitándose a describir desde una posición de víctima al conductor de la motocarga. No obstante, no existe una base fáctica sólida para determinar que el conductor de la

camioneta no se percató de la presencia de la motocarga, como se ha señalado inicialmente, ya que la grabación fílmica del lugar de los hechos no ha podido capturar el momento mismo de la producción del mismo, sino lo ocurrido posteriormente, por lo cual no se ha podido determinar cómo es que habrían ocurrido los hechos.

A pesar de ello, el parte policial ha concluido señalando que el conductor de la camioneta sería quien habría obrado negligentemente, sin realizar observación al momento de realizar el giro, lo cual a todas luces resulta imposible de determinar, ya que esto comprende un ámbito interno del sujeto sobre la confianza personal que lo hizo decidirse por ingresar al cruce, que es lo que ha señalado la policía.

La visión analítica de la policía parte del principio precautorio o de conducción dirigida, expuesto en España por Choclán Montalvo como:

“Este principio fue deducido del art. 17 del antiguo Código de Circulación a cuyo tenor «los conductores de los vehículos deben ser dueños en todo momento del movimiento de los mismos y están obligados a moderar la marcha y, si fuera preciso, a detenerla, en donde lo ordene la autoridad competente, cuando las circunstancias del tráfico, del camino, de la visibilidad o de los propios vehículos, prudencialmente lo impongan para evitar posibles accidentes o cualquier perjuicio o molestia a los demás usuarios (...)»⁶.

Para el análisis policial, no cuenta si la inadecuada velocidad a la que iba la motocarga influyó, y en qué medida, en la colisión vehicular. Igualmente, la cantidad de carga que llevaba en la tolva: veinte atados de caña y, además, una persona. Todo ello, de cara a determinar la infracción al deber de cuidado y a quién se le imputa el mismo.

A lo expuesto se suma el hecho del resultado muerte, distinto del de lesión, como producto de la colisión vehicular. En efecto, no pocas dudas tendrá el Ministerio Público con el segundo resultado, muerte, en el sentido de saber si debe relacionarlo al evento colisión vehicular. Esta duda se asienta en la lectura ontológica de la proximidad temporal entre el evento (colisión vehicular) y el segundo resultado (muerte).

Cabe preguntarse, si no efectúa un juicio de imputación objetiva, en este especial extremo de relación de riesgo –nexo entre conducta y

⁶ CHOCLÁN MONTALVO, José Antonio. “Deber de Cuidado y Delito Imprudente”. Barcelona: Editorial Bosch. 1998. p. 197.

resultado⁷ 8, ¿qué instrumento o criterio jurídico penal se utilizará para imputar este segundo resultado? ¿El principio de conducción dirigida que atribuye a un conductor todo desenlace posterior porque él debió controlarlo y, al producirse el evento, éste es prueba suficiente de que no hubo tal control de riesgo y peligro?

Si en la determinación de la infracción del deber de cuidado la policía hubiera recurrido al principio de confianza, habría tenido que examinar desde un punto neutral todos los factores intervinientes desde una óptica general para luego, desde una óptica concreta o específica, analizar la creación del riesgo y a quién corresponde este. Finalmente, desde una óptica de criterio de imputación, analizar el ámbito de protección de la norma de cara a establecer la relación de riesgo entre el resultado lesiones y la infracción al deber objetivo de cuidado.

La simple participación causal del conductor y la camioneta que conducía no explica qué ocasionó el resultado ni si este responde a una infracción al deber objetivo de cuidado específica del conductor de la camioneta. El reproche genérico de no haber atendido el derecho de paso no da cuenta de una infracción al deber objetivo de cuidado. Solo da cuenta, en el sentido más riguroso, que se habría desatendido una regla de tránsito que, como bien sabemos, no es determinante en la gestación de la infracción del deber objetivo de cuidado.

El planteamiento policial encuentra sentido en lo expresado en el artículo 160 del actual reglamento de tránsito, cuya redacción no ha variado (Decreto Supremo 025-2011-MTC, Decreto Supremo que modificó el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo 016-2009-MTC, 04 de junio de 2011). A nuestro entender, ello querría decir que las últimas normas se orientan a destacar el principio de Conducción Dirigida, Precaución o Desconfianza.

El Ministerio Público, con los hechos incompletos, podrá impulsar una hipótesis de cargos en base a una prognosis de hechos, pero estos deberán ser completados ya que, en caso contrario, entende-

mos que al no configurarse los hechos que dan cuenta de la infracción al deber de cuidado no será posible alcanzar una sentencia condenatoria. Esto en aplicación de los principios constitucionales de Presunción de Inocencia y de Legalidad (en el extremo de Taxatividad: “Nadie será procesado ni condenado por acto u omisión que, al tiempo de cometerse, no esté previamente calificado en la ley, de manera expresa e inequívoca [...]).

Esta afirmación la asentamos en que la Corte Suprema, que regularmente no ve casos de lesiones imprudentes, ha tenido que intervenir, creemos con fines rectificatorios, aplicando criterios de imputación objetiva para absolver a una persona condenada en ambas instancias –proceso sumario–; caso al que accedió a esta instancia vía Recurso de Queja (R.N. 2145-2013). Veamos qué señaló, como puntos destacables, la máxima instancia en dicha oportunidad:

“Cuarto. Que la conducta imputada al encausado Edgar Valentín Huayllani Requena ha sido encuadrada en la acusación fiscal de fojas trescientos setenta y ocho, en el delito contra la Vida, el Cuerpo y la Salud, en la modalidad de lesiones culposas, prevista en el tercer párrafo-última parte, del artículo ciento veinticuatro del Código Penal, modificada por la Ley Nro. 29439 (ley vigente), que establece: «El que por culpa, causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud (...) La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de seis años (...), o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito»; sin embargo, en consideración a la fecha de la comisión del delito, resulta aplicable, por ser más favorable, el segundo párrafo-última parte del artículo 124 del Código Penal, modificada por la Ley número 27753, que establece: «El que por culpa, causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud (...) La Pena será no mayor de tres ni mayor de cinco años (...) o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito (...)». Que los autores TOMAS ALADINO GALVEZ VILLEGAS y RICARDO CESAR ROJAS LEON, en la obra Derecho Penal, Parte Especial (Tomo I. Lima: Juristas Editores EIRL, página 723), establecen: «Respecto a las reglas técnicas de tránsito, el Reglamento Nacional de Tránsito establece para los conductores una serie de prescripciones

⁷ Silva Sánchez destaca que este nexo, para algunos autores como Hruschka, debe analizarse en la *applicatio legis ad factum* o, en el caso de Schünemann, que pone énfasis en señalar que su tratamiento debe ser ajeno a las reglas de imputación. En: FRISCH, Wolfgang y Ricardo ROBLES PLANAS. “Desvalorar e imputar”. Barcelona: Editorial Atelier. 2004. p. 16.

⁸ Porciúncula señala que la profesora Puppe destaca la separación efectuada en Alemania, con ocasión a que el BGH formulara una “causalidad de la infracción de un deber”, debatiéndose la diferencia entre la valoración “infracción de deber” y la causalidad (nexo naturalístico); agregando que –posteriormente– la doctrina diferenció entre nexo de causalidad y el problema de las características descuidadas de la conducta y el resultado (imputación objetiva), llamándola “nexo de antijuricidad”. En: PORCIÚNCULA, José Carlos. “Lo «objetivo» y lo «subjetivo» en el tipo penal”. Barcelona: Editorial Atelier. 2014. p. 259.

relacionadas a la conducción, a los dispositivos de control, de seguridad, de velocidad, de estacionamiento y detención, entre otros. En todos estos casos el resultado (lesiones), a efectos de configurar esta agravante, debe ser producto del riesgo creado debido a la inobservancia de estas reglas técnicas de tránsito (...)».

Octavo. Que de ser esto así, se encuentra acreditado en autos que el día de los hechos imputados, el encausado Edgar Valentín Huayllani Requena estacionó su vehículo de placa de rodaje nro. BF-3314, a un costado de la carretera que era de doble sentido, debido a desperfectos mecánicos y para que sus dos pasajeros abordaran otro vehículo, pero solo tenía encendidas las luces de freno posteriores, mas no luces intermitentes; dicha inobservancia a las reglas de tránsito, si bien constituye un riesgo creado imprudentemente, no provocó el resultado de la lesión del agraviado, dado que conforme con la versión de este último, fue el automóvil donde estaba como pasajero, de placa de rodaje nro. BP-6341, conducido por el encausado Alejandro Chiquillán Ticsihua, el que se desplazó a gran velocidad por la carretera, lo que ocasionó que chocara con la cuneta y, posteriormente, con un vehículo estacionado de placa de rodaje nro. BF-3314. Por tanto, no se le puede imputar al encausado Edgar Valentín Huayllani Requena el resultado -lesión- por imprudencia, si en la misma situación un comportamiento cuidadoso- en este caso el encendido de las luces intermitentes al estacionar su vehículo-, tampoco habría podido evitar el resultado; en consecuencia, debe procederse conforme con lo previsto en el artículo 284 del Código de Procedimientos Penales respecto al encausado Edgar Valentín Huayllani Requena”.

Dos temas llaman nuestra atención de la resolución en comentario. Por un lado, que la Corte Suprema se haya limitado a referirse a las reglas técnicas con la cita de unos autores, sin desarrollar en qué consisten, cómo se producen, cómo se aplican y por qué y cuándo –desde un plano constitucional legitimador– configuran el sustrato de una agravante.

Por otro lado, la Corte Suprema ha recurrido, a nuestro entender, a dos criterios de imputación: creación de un riesgo penalmente relevante y comportamiento alternativo correcto, como sustento de su decisión de revocar las sentencias condenatorias.

En cuanto a la creación de un riesgo, hubiera sido importante que la sentencia de la Corte diera mayores detalles. Por ejemplo, señalar que existe un riesgo permitido sobre la base de explicar que la sociedad moderna exige en el desarrollo de sus

actividades, conociendo que estas generan riesgos para bienes importantes como la vida o la salud, que éstas se efectúen aun cuando conlleven este riesgo que es asumido por la sociedad. Ello se traduce en que la regulación de las actividades tienda a limitar ese riesgo, pero de modo alguno se pueda llegar a eliminarlo. A esto se le denomina riesgo residual. En caso ocurriera una consecuencia para la vida o la salud y ello encuentra su explicación normativa en este riesgo residual, la conducta a examinarse será atípica. A modo de ejemplo, podríamos colocar el material con el que están hechos los aviones, que no es el más seguro, porque utilizar el más seguro implicaría que un gran sector de usuarios no pueda recurrir a este medio por el alto precio de los pasajes.

Para determinar la creación de un riesgo penalmente relevante que de sentido a la infracción del deber objetivo de cuidado, se hace necesario recurrir, como criterio genérico, al principio de confianza. Este principio de confianza, como ya se mencionó, exige la valoración de todos los factores intervinientes en aras de determinar quién generó ese riesgo penalmente relevante a título de infracción al deber objetivo de cuidado, para luego, recurriendo al ámbito de protección de la norma, establecer si el resultado típico –lesión o muerte- debe ser atribuido a la infracción del deber objetivo de cuidado que se analiza. Luego de la aplicación del principio de confianza, es necesario saber, desde una óptica objetiva, los conocimientos y circunstancias en las cuales los choferes desarrollaron su conducta.

La Corte Suprema decidió optar por la utilización del criterio de imputación denominado “comportamiento alternativo correcto”. Este criterio consiste en contrastar la conducta realizada y que causalmente produjo una infracción al deber objetivo de cuidado con aquella otra hipotética respecto a lo que hubiera sido un comportamiento correcto. De inmediato surge el cuestionamiento de, existiendo un sin número de conductas correctas, cuál fue el criterio que utilizó la Corte para inclinarse por la que escogió. En el caso concreto, por ejemplo, existen otras conductas correctas. Por mencionar dos: empujar el vehículo a una distancia mayor de donde se produjo la colisión con personas que adviertan la presencia del vehículo con luces del celular, o colocar el triángulo de emergencia a cierta distancia del vehículo malogrado. Intuimos que el encendido de luces fue propuesto como conducta correcta por la policía.

En otra línea de cuestionamiento, encontramos algunos reparos a la utilización del criterio “comportamiento alternativo correcto”. Feijoo Sánchez ha cuestionado que este criterio de imputación,

asentado en la teoría de la evitabilidad, “encierra el peligro de infringir el principio constitucional de culpabilidad por imputar resultados que no tienen nada que ver con la infracción al deber objetivo de cuidado”⁹, mencionando que no se trata de calificar la conducta descuidada a partir de lo que se pudo evitar, sino porque debe evitarla.

Desde esa perspectiva, añade el citado profesor, si un conductor conduce correctamente su vehículo y participa de una colisión o atropello, si en la misma ruta de conducción antes de la conducta correcta se pasó una luz roja o condujo a una velocidad antirreglamentaria, habría que atribuirle responsabilidad porque ese resultado pudo ser evitado. Además, agrega Feijoo que la conducta alternativa adecuada a derecho “no pretende determinar si el resultado es relación de un riesgo creado por el autor, sino precisamente del riesgo no permitido”¹⁰. De ahí que se acuse a este criterio de convertir los delitos de resultado en delitos de peligro abstracto, al no dar cuenta de si la conducta que infracciona el deber de cuidado se condice con la producción del resultado. En términos apropiados, si este resultado obedece a la infracción del deber objetivo de cuidado concreto analizado.

III. REGLAS TÉCNICAS E INFRACCIÓN A LA NORMA DE CUIDADO

El fundamento jurídico de estas reglas técnicas puede tener su origen en leyes, reglamentos, principios jurisprudenciales o usos y costumbres del ámbito de la vida social de que se trate, y que surgen por la vía del Derecho consuetudinario.

Así, las reglas técnicas “son las normas que rigen el tráfico diario, previstas en el código de circulación, los reglamentos que regulan la actividad de los trabajadores, empresarios y técnicos en el ámbito de la construcción e industria, como el reglamento de seguridad e higiene en el trabajo [...] o las reglas específicas de cada sector industrial”¹¹.

Para el tema que nos convoca, el Reglamento de Tránsito contiene las reglas técnicas para la conducción. Es importante advertir que una conducta que no se adecúa a la regla técnica no implica *per se* una infracción a un deber objetivo de cuidado. También pueden darse casos en los que, respetando las reglas de tránsito, se incurra en una infracción al deber de cuidado. Así, el conductor que, desplazándose dentro del marco de una velocidad

permitida, advierta el desplazamiento de un menor en la pista y no se detenga, sino que continúe con su desplazamiento y alcance a atropellarlo.

El fundamento del injusto imprudente es el actuar sin el cuidado debido en el marco de una sociedad de riesgos complejos y anónimos. Es por ello que en este ámbito de riesgo, el tráfico rodado, los conductores deben desarrollar su conducta con atención o diligencia en el desarrollo de la actividad riesgosa concreta. En esa línea, se imputa no haber adoptado una conducta cuidadosa en el despliegue de determinada actividad en el tráfico vial. No es la ignorancia o el desconocimiento el fundamento de la imputación por el delito imprudente, sino el no haber adoptado el cuidado debido en circunstancias de poder haberlo efectuado —la previsibilidad objetiva es tomada como límite del deber objetivo de cuidado pero no como fundamento—, o no haber adoptado la conducta de evitación que produciría el resultado típico.

Ahora bien, por supuesto que existen casos en los que, por desatender las reglas técnicas, se alcanza la producción de una infracción al deber objetivo de cuidado, contraviendo la norma de cuidado respecto a un determinado bien por el desarrollo de una actividad de riesgo. La consecuencia será la imputación de un tipo imprudente básico.

Entendemos que para que estas reglas técnicas alcancen a ser entendidas como elemento que fundamenta una figura imprudente cualificada, debe existir un plus. Este plus lo constituiría, a nuestro entender, una posición de garante en el desarrollo de la actividad de tráfico vial. Así, quien infracciona el deber objetivo de cuidado y produzca un resultado típico por dicha infracción, lo hace en el marco de un deber de garante, para lo cual le han otorgado una licencia especial de conducir, ya sea para carga, vehículos pesados, vehículos de transporte de pasajeros o actividades conexas vinculadas con el tráfico, como son el mecánico que repara defectuosamente el vehículo, la empresa propietaria del vehículo que ordena su refacción a medias para ahorrar costes y lo pone en circulación, entre otras.

El desplazarse en vehículo, si bien es cierto representa un riesgo, no fundamenta la agravante en el tipo de lesiones imprudentes —artículo 124, párrafo *in fine* del Código Penal—, puesto que en una sociedad moderna como en la que vivimos la mayoría de actividades, sino todas, encierran

⁹ FEIJOO SÁNCHEZ, Bernardo. “Resultado lesivo e imprudencia”. Bogotá: Universidad Externado de Colombia. 2003. p. 359.

¹⁰ *Ibid.* p. 147.

¹¹ CORCOY BIDASOLO, Mirentxu. “El Delito Imprudente”. Segunda Edición. Montevideo-Buenos Aires: B de F. 2008. p. 77.

riesgos permitidos. No es aceptable que el riesgo permitido al mismo tiempo constituya un riesgo penalmente relevante.

Adicionalmente, no nos parece de recibo el criterio adoptado por los operadores de justicia, que valoran que un conductor que ostenta una licencia común y se pasa el semáforo en rojo ya se encuentra inmerso en el tipo cualificado; ejemplo del artículo 124 del Código Penal, párrafo *in fine*, al reprocharle “[...] cuando el delito resulte de la inobservancia de las reglas técnicas”.

IV. IMPUTACIÓN OBJETIVA Y CAPACIDAD DE RENDIMIENTO EN LA SOLUCIÓN DE CASOS IMPRUDENTES

La jurisprudencia presentada por Felipe Villavicencio, en la que da cuenta de sentencias que mencionan la imputación objetiva sin señalar qué criterios de imputación utilizaron, denota una voluntad de analizar todos los factores intervinientes en los delitos imprudentes, en este caso, en el ámbito vial.

Ahora bien, hemos de señalar que, desde el año 2001 a la fecha, la producción jurisprudencial en el ámbito vial con la aplicación de criterios de imputación objetiva es escasa; por el contrario, hemos encontrado resoluciones en las que se recurre al criterio de conducción dirigida¹².

En el caso antes narrado, y que fuera visto por la Corte Suprema, el encender las luces de peligro sirve para advertir de la presencia de un vehículo detenido. El no haberlas encendido no explica la infracción del deber objetivo de cuidado que produjo el resultado de lesiones. Lo que sí explica el resultado es la velocidad del otro conductor que produjo el descontrol en la conducción del vehículo.

El fin de protección de la norma de cuidado en el delito de lesiones imprudentes para este caso concreto no alcanza a los casos de vehículos detenidos al costado de la carretera, con o sin luces de peligro encendidas, frente a la responsabilidad de otro conductor que ha perdido el control de su vehículo por exceso de velocidad, cuando incluso ha incrementado el descontrol tras chocar contra una cuneta.

El criterio “fin de protección de la norma”, que fuera trasladado por Enrique Gimbernat Ordeig

de la esfera civil a la penal, ha sido revitalizado constantemente por la doctrina penal. Por citar a dos profesores, Mirentxu Corcoy Bidasolo plantea la interpretación teleológica para darle contenido material a la norma de cuidado, mientras que Martínez Escamilla, apoyándose en la postura de Nieuwenhuis, propone dos pasos a seguir: (i) primero, desde una posición *ex ante*, para justificar la exclusión de la imputación objetiva se debe encontrar la aptitud general de la norma de cara a evitar una determinada clase de riesgo; y, (ii) segundo, mediante criterios habituales de interpretación y los argumentos de la lógica jurídica, averiguar entre todos los riesgos cuál(es) es(son) el(los) que la norma es capaz de evitar¹³.

De cara al principio constitucional de presunción de inocencia y culpabilidad –responsabilidad por el hecho, vinculado al principio de autorresponsabilidad–, nos parece que el respeto a estos principios constitucionales tiene un mejor tratamiento hacia una decisión judicial justa¹⁴ con la aplicación de criterios de imputación objetiva que analicen la intervención de otros factores en un evento vial, como puede ser otros conductores, eventos posteriores que produzcan un resultado típico, incluso el comportamiento de la propia víctima de cara a ese resultado.

V. CONCLUSIONES

1. Los criterios de imputación objetiva sirven de filtro para revisar y rectificar las investigaciones policiales plasmadas en los atestados. El defecto de una adecuada investigación policial muchas veces termina con atribución de responsabilidad sin fundamentar de manera correcta una investigación empírica que debiera de dar cuenta de todos los factores intervinientes en un delito imprudente de lesiones. Esta limitación, si es asumida de manera integral e irreflexiva por los operadores de justicia –Fiscalía y Poder Judicial–, puede ser determinante para la absolución o condena.
2. Las reglas de tránsito en lo referido al factor de velocidad contemplan el principio precautorio a partir de la modificación normativa realizada en el año 2001. Pareciera que esta modificación ha tenido una incidencia gravitante en el cambio de sentido del trata-

¹² Expediente 24414-2011 de la Tercera Sala Penal para procesos con Reos en Cárcel de Lima; Expediente 712-2014 del Segundo Juzgado de Tránsito y Seguridad vial; Ingreso 164-2014 de la Fiscalía especializada en delitos de tránsito. El tratamiento de estos casos bajo los criterios de imputación viene siendo desarrollado en otro trabajo de mayor extensión.

¹³ PORCIÚNCULA, José Carlos. “Lo objetivo y lo subjetivo en el tipo penal. Hacia la exteriorización de lo interno”. Barcelona: Atelier. 2014. pp. 254 y 256.

¹⁴ UREÑA CARAZO, Belén. “Derechos Fundamentales Procesales”. Navarra: Editorial Aranzadi. 2014. p. 258.

miento de los delitos imprudentes en el tráfico vial, ya que antes de esta modificación, existen casos rescatables en los que se denota un esfuerzo por usar criterios de imputación objetiva.

3. Resulta urgente que las universidades provoquen una discusión académica para aproximar al gobierno de turno a asumir la responsabilidad de un tratamiento de los riesgos actuales, que son complejos, anónimos y automatizados, de cara a involucrar a la población no solo en un cambio legislativo, sino en darle sentido y contenido a un debido proceso que permita alcanzar una resolución justa.

Lo que vemos como producción jurisprudencial actual, incluso en los denominados juzgados especializados en tránsito y seguridad vial, es preocupante, porque no se exige que la investigación policial consigne empírica y técnicamente cómo y en qué condiciones se produjo el evento. Ello es especialmente grave toda vez que esta limitación, en muchos casos, determina el resultado del proceso.

VI. ANEXOS

1. **“CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA NORTE. SEGUNDA SALA PENAL – REOS LIBRES; Exp: 2002-2005; Fecha: 11 de setiembre 2006; TERCERO:**

Que, del Atestado que da inicio al presente proceso se tiene que técnicamente se llega a las siguientes CONCLUSIONES: Factor predominante: El operativo de la UT – 02 (peatón) al ingresar a la calzada de circulación vehicular cuando las circunstancias no el eran favorables (presencia de la UT-01) esto contribuido a que se encontraba con sus facultades psico-somáticas alteradas por la ingesta de alcohol. Factor contributivo: El operativo del conductor de la UT-01 (RQD-837) **al desplazar al vehículo a una velocidad que no resultó la más razonable para las circunstancias del momento** (presencia de la UT-02). Es necesario que para tener un mejor entendimiento de las conclusiones, revisar el rubro VII-ANÁLISIS Y EVALUACION DE LOS HECHOS del Atestado, del cual advertimos que “al conductor la UT -0 1 (RQD 837) no adoptó las medidas de seguridad y principios básicos **de manejo a la defensiva** al desplazar su unidad a una **velocidad que no resultó ser razonable ni prudente** para las circunstancias del momento (presencia de la UT 02) del cual no habría tenido percepción posible por la presencia continua de los demás vehículos que circulaban por el lugar, siendo el caso que al observar al peatón en la calzada por la proximidad

no puede evitar impactar al --- en su flanco derecho, lanzándolo al pavimento [...]

CUARTO.- En ese orden de ideas se tiene que estando a lo previamente establecido se concluye que la conducta del agente **no creó un riesgo jurídicamente relevante** para que haya realizado el resultado, ya que el mismo se encontraba desplazando por el carril izquierdo de una avenida principal (Av. Túpac Amaru) **pudiendo de ello determinarse que el mismo no se desplazaba a una velocidad excesiva, existiendo por el contrario una autopuesta en peligro de la propia víctima, la que asumió la consecuencia de su propio riesgo al cruzar de manera intempestiva dicha arteria por la cual desplazaba el procesado su unidad vehicular.** Siendo ello así, teniéndose en cuenta que conforme **a la moderna teoría de la imputación objetiva** el obrar a propio riesgo de los agraviados tiene una eficacia excluyente del tipo penal, procede absolver al apelante. En efecto, en el caso de autos no se advierte la presencia de los dos elementos del tipo objetivo de los delitos culposos o imprudentes a saber: La violación de un deber objetivo, plasmado en normas jurídicas, normas de la experiencia, normas de arte, ciencia o profesión y b) La producción de un resultado típico imputable objetivamente al autor por haber creado o incrementado un riesgo jurídicamente relevante, ya que del propio atestado policial se tiene que no se ha llegado a establecer que el procesado haya realizado maniobra alguna que pudiera incrementar el riesgo, dirigiendo su desplazamiento en carril izquierdo de la Avenida Túpac Amaru por la cual se desplazaba, mientras que el agraviado, lejos de cruzar la avenida por lugar destinado a ello lo hace en forma intempestiva y bajo los efectos del consumo de bebidas alcohólicas, tal como se tiene del certificado de dosaje etílico que obra a fojas treinta el que tiene como resultado dos punto veintidós gramos de alcohol por litro de santo el cual constituye ebriedad absoluta [...]

DECISIÓN FINAL: Fundamentos por los cuales **REVOCARON** la sentencia venida en grado que corre de fojas ciento cuarentaisiete a ciento cincuenta, su fecha catorce de julio del dos mil cinco que falla condenando a Velmer Ccahuana Najarro por delito Contra la vida, el cuerpo y la salud – Homicidio Culposo, en agravio de Santos Eleuterio Julca Yajahuanca a cuatro años de pena privativa de libertad suspendida en su ejecución por un año como periodo de prueba, bajo reglas de conducta y fija en diez mil nuevos, y **REFORMÁNDOLA: ABSOLVIERON A VELMER CCAHUANA NAJARRO** de la acusación fiscal por delito Contra la vida, el cuerpo y la salud – Homicidio Culposo, en agravio de Santos Eleuterio Julca Yajahuanca” [el énfasis es nuestro].

2. **“CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE CONO NORTE. SEGUNDA SALA PENAL – REOS LIBRES; Exp.: 2006-201; Fecha: 06 julio 2007;**

[...] **TERCERO:** Que, del Atestado que da inicio al presente proceso se tiene que técnicamente se llega a las siguientes CONCLUSIONES: Factor predominante: El operativo del conductor UT 1 (vehículo conducido por el procesado) al desplazar su vehículo **a una velocidad no apropiada para las circunstancias del lugar** (paradero de pasajeros) **y momento** (presencia de la UT 2) **que lo hacía en forma confiada y negligente, sin agotar sus medidas de prevención y precauciones**, sin valorar los posibles riesgos en su desplazamiento, asimismo por no circular dentro de las líneas de carril, originando que parte de su estructura metálica anterior – vértice izquierdo, en un momento dado llega a ocupar parte del separador lateral, originando el impacto a la UT -2.

CUARTO: [...] existiendo por el contrario un riesgo de la propia víctima, la que asumió la consecuencia de su propio riesgo al desplazarse sin hacer uso del puente peatonal que existe en el lugar. Siendo ello así, teniéndose en cuenta conforme **a la moderna teoría de la imputación objetiva el obrara propio riesgo de los agraviados** tiene una eficacia excluyente del tipo penal, procede absolver al apelante.

En efecto, en el caso de autos no se advierte la presencia de los dos elementos del tipo objetivo de los delitos culposos o imprudentes, a saber a) La violación de un deber objetivo, plasmado en normas jurídicas, normas de la experiencia, normas de arte, ciencia o profesión y b) La producción de un resultado típico imputable objetivamente **al autor por haber creado o incrementado un riesgo jurídicamente relevante**, ya que del propio atestado policial se tiene que **no se ha llegado a establecer que el procesado haya realizado maniobra alguna que pudiera incrementar el riesgo**, dirigiendo su desplazamiento en el carril izquierdo de la Av. Tupac Amaru por la cual se desplazaba, mientras que el agraviado, lejos de hacer uso del puente peatonal que existe en el lugar, cruzó por la calzada, accionar sin precaución de su integridad física, lo cual no le permitió advertir el peligro que significaba la presencia del vehículo conducido por el procesado que se desplazaba por el carril izquierdo la avenida antes indicada (croquis fojas quince) generando que el procesado lo impactara y le ocasiona las lesiones producidas [...]

DECISIÓN FINAL: ABSOLVIERON a Stanley Briones Quijano de la acusación fiscal por delito contra la vida, el cuerpo y la salud – lesiones culposas graves, en agravio de Eliseo Zavala Moreno” [el énfasis es nuestro].