



FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS Y SOCIALES
TRABAJO DE INTEGRACIÓN FINAL DE ABOGACIA

Críticas a la penalización de la fuga del lugar del accidente.

Autor: Juan Salvador Mayedonchi (LU 1043518)

Carrera: Abogacía

Tutor: Dr. Horacio J. Romero Villanueva **Firma:** _____

Fecha de presentación: 14 de Septiembre de 2015

Turno de cursada de Seminario de Práctica Corporativa: Noche

INDICE DE CONTENIDOS

| | |
|--|-----------|
| ABSTRACT | 3 |
| 1. INTRODUCCIÓN..... | 3 |
| 2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS..... | 5 |
| 3. ACCION, PODER PUNITIVO Y GARANTIAS PROCESALES..... | 6 |
| 4. DERECHO COMPARADO..... | 9 |
| 5. EFECTIVIDAD DE LA PENALIZACION COMO POLITICA CRIMINAL EN EL DERECHO COMPARADO..... | 11 |
| 6. NORMATIVA ARGENTINA VIGENTE | 13 |
| 7. EL DELITO DE ABANDONO DE PERSONAS | 15 |
| 8. EL PROYECTO DE PENALIZACION DE LA FUGA | 18 |
| 9. CONCLUSIONES..... | 21 |
| BIBLIOGRAFIA..... | 23 |

ABSTRACT

El abandono de la escena del accidente, o *hit and run* como es conocido en los países de habla inglesa, es un delito surgido del derecho criminal del *common law* que se configura cuando el causante de un accidente de tránsito abandona la escena del hecho sin cumplir con sus obligaciones legales, que generalmente consisten en identificarse y proporcionar asistencia a las víctimas. Actualmente se está considerando su inclusión en el derecho penal argentino a través de la penalización de la fuga.

El deseo del Estado de punir el abandono de la escena de un accidente puede enfocarse en el peligro al que se expone la vida de las víctimas, o bien en el deber moral de quien intenta sustraerse de la responsabilidad de sus actos. En el primer caso, la cuestión se soluciona subsumiendo la conducta en el tipo penal del Abandono de personas, mientras que la segunda opción no es compatible con las garantías que impone la Teoría General del Derecho Penal.

Nuestra hipótesis es que la tipificación penal de la fuga no es necesaria ni ajustada a derecho. Estudiaremos la conducta, la política criminal relacionada, y analizaremos por qué no corresponde su penalización.

1. INTRODUCCIÓN

En numerosos ordenamientos jurídicos se sanciona a quien, habiendo contribuido a la producción de un accidente de tránsito, huye del lugar sin identificarse y brindar auxilio. La sanción varía, desde su atipicidad, pasando por el derecho de faltas y culminando en la tipificación de la conducta.

En el derecho argentino es delito la omisión de socorro a las víctimas incapacitadas por el agente bajo determinadas circunstancias. La fuga en sí (por ejemplo, cuando no hay víctimas) no es reprochable penalmente, aunque al presente se está tratando en el Congreso Nacional su tipificación en el Código Penal como política de seguridad vial. El presente estudio analiza la conducta en los hechos, su penalización, y la adecuación en términos de política criminal y en el marco de la teoría general del derecho penal.

En lo concerniente al marco teórico, el análisis de cualquier figura penal y de su correlato en la realidad está relacionado necesariamente con dos disciplinas estrechamente relacionadas: el derecho penal y la política criminal. Nuestro trabajo puede ubicarse en forma genérica en el saber de la política criminal desde que analizamos la eficacia de la legislación como herramienta para la corrección de una perturbación en el orden social. Pero tiene

también gran relación con la dogmática jurídico-penal¹ y la teoría del delito, ambas incluidas en el campo de estudio del derecho penal, y es allí donde nos gustaría establecer su problemática. En lo que respecta a la relevancia de la dogmática jurídica, esto se da por el énfasis que se ha colocado en el análisis de la legislación actual, tanto local como foránea, y la utilidad de dicha legislación para orientar la conducta de la sociedad.

Este trabajo tiene dos objetivos: el primero es analizar la conducta de la fuga del lugar del accidente y el segundo es determinar si corresponde que ese supuesto de hecho sea sancionado penalmente. Se ha elegido el método analítico - comparativo para abordar este trabajo. El método analítico consiste en dividir un todo abstracto en sus elementos integrantes para investigar su naturaleza y efectos, mientras que el método comparativo implica equiparar las instituciones de un ordenamiento con las de otro para aportar el conocimiento que viene del derecho comparado.

Situamos nuestro problema en torno a qué tratamiento debe dársele a la actuación del conductor que se da a la fuga luego de provocar un accidente de tránsito, mientras que nuestra hipótesis es que su penalización no es necesaria ni tampoco ajustada a derecho desde el punto de vista de la política criminal. Nuestros argumentos son los siguientes:

- a) La conducta de quien abandona la escena de un accidente que provocó, se da en el marco de una situación tan traumatizante que corresponde considerar la ausencia de acción o la inculpabilidad.
- b) La penalización de la fuga en sí misma (es decir, sin existir peligro para la vida de una víctima) implica instar al agente a autoincriminarse bajo apercibimiento de sanción penal, lo cual está vedado por la Constitución Nacional y los instrumentos de derechos humanos.
- c) La penalización de la fuga del lugar del accidente es un instituto histórico del *common law* que pierde vigencia en la actualidad ya que no persisten los elementos fácticos que lo originaron.

¹ Zaffaroni la explica de la siguiente manera: "... se trata de la necesidad de construir un sistema, es decir, de formar un conjunto ordenado enlazando sus elementos. Aproximadamente es lo que se hace desde que los glosadores inauguraron el saber jurídico penal (...) pero que se expresa como metalenguaje manifiesto desde el siglo XIX, con la llamada dogmática jurídica, consistente en la descomposición del texto en elementos simples (dogmas), con los que luego se procede a construir una teoría interpretativa, que debe responder a tres reglas básicas: (a) Completividad lógica, o sea, no ser interiormente contradictoria, (b) Compatibilidad legal, o sea que no puede postular decisiones contrarias a la ley y (c) Armonía jurídica, también llamada ley de la estética jurídica" (Zaffaroni, Slokar, & Alagia, Derecho penal: parte general, 2002)

- d) La penalización produjo efectos completamente opuestos a los esperados en los países en que se llevó adelante.
- e) El delito de Abandono de personas fue creado, y resulta por demás suficiente para sancionar penalmente la conducta cuando genera peligro para el bien jurídico "vida".

Si logramos demostrar estos extremos, podremos confirmar nuestra hipótesis.

2. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El automóvil es considerado por muchos la tecnología que caracterizó al siglo XX, cambiando completamente los límites de la vida en la ciudad. Un urbanista de la época sostiene: "La razón por la que la gente prefiere el transporte privado al público no es, como se alega a menudo, una cuestión de perversidad del consumidor o su ignorancia en temas de economía. La razón básica por la que la mayoría de los viajes urbanos se hacen en automóvil es porque el auto familiar, a pesar de todas sus deficiencias, es superior a cualquier otro método de transporte."²

A pesar de que el automóvil se inventó a fines del siglo XVIII, la fabricación a gran escala de lo que se considera el automóvil moderno (estructura metálica, motor a combustión, formas redondeadas, carrocería cerrada y ruedas de caucho) se produjo recién a principios del siglo XX, gracias a la infraestructura y avances tecnológicos que aportaron los desarrollos destinados a la Primera Guerra Mundial. Para fines de la década del '20, ya se habían producido en EE.UU. más de 20 millones de automóviles.

Sin embargo los beneficios que introdujo esta nueva tecnología estaban también aparejados con los riesgos que generaba. Dado que las vías públicas habían sido creadas para el tránsito de peatones, caballos y carros tirados por animales, con la masificación del automóvil las viejas calles de tierra y desmarcadas quedaron obsoletas. Hubo que destinar cuantioso presupuesto, disponer oficiales de policía para ordenar el tráfico, colocar señales de tránsito y homogeneizar cuestiones que hoy resultan obvias como de qué lado de la calle se debía conducir, si debía haber una velocidad máxima permitida o de qué color debían ser las luces de los semáforos³.

² Tyler, N. (2010). *History of transportation systems*.

³ Hasta 1914 en EE.UU. se utilizaron diferentes colores, predominando el blanco como señal de avance. Esto produjo numerosos incidentes cuando el prisma rojo que cubría los semáforos se caía, y dejaba descubierta su luz blanca confundiendo a los automovilistas. (The origin of the green, yellow, and red color scheme for traffic lights, 2012)

Los primeros accidentes en los Estados Unidos de America comienzan a producirse a fines del siglo XIX. Para 1909 ya se había superado el millar de víctimas fatales por año, cifra que se incrementaba a ritmos interanuales superiores al 40% (Motor vehicle traffic fatalities, 1900 - 2007). Pero con el aumento en la cantidad de accidentes de tránsito las autoridades notaron también otra novedad: cuando el conductor se fugaba era casi imposible identificarlo con posterioridad, debido a que los autos no estaban identificados con placas, y a que los automovilistas usaban antiparras protectoras que cubrían gran parte de sus rostros (Fisher, 1964). De estas cuestiones surgieron las primeras medidas en materia de seguridad vial: la obligación de establecer un registro de automóviles y conductores y para los conductores la de “hacerse conocer” (*make oneself known*) como deber relacionado con el privilegio de conducir vehículos a motor, castigándose a aquellos que no cumplían con la ley.

Las primeras leyes norteamericanas que trataron la problemática de los vehículos datan de 1910. La Ley de New York de ese año incluyó cuestiones como el establecimiento de un límite de velocidad, la obligación de que el automotor tuviera frenos, bocina y luces en condiciones de funcionamiento, y en su sección 290 la obligación de detenerse e identificarse luego de un accidente: “Castigo para aquel que se aleje sin detenerse luego de un accidente y se haga conocer. Cualquier persona que operando un automotor que, sabiendo que ha provocado un daño a personas o cosas por su responsabilidad o por accidente, deje el lugar del hecho sin detenerse, dar su nombre, domicilio, incluyendo calle y número, y el número de licencia del conductor a la parte perjudicada o a un oficial de policía (...), será culpable de un delito punible con multa no superior a 500 dólares o prisión no mayor a 2 años, o ambas.” (Laws of the State of New York, Volume 1, 1910)

3. ACCION, PODER PUNITIVO Y GARANTIAS PROCESALES

Desde el ámbito de la dogmática jurídica, la pretensión punitiva de sancionar a quien abandona la escena de un accidente que causó puede justificarse en base a dos argumentos:

- a) Respecto del bien jurídico “vida”, la primera posibilidad es que se intente sancionar la omisión de socorro a quienes uno mismo incapacitó. En tal caso lo que se castiga es la gravedad de “abandonar a su suerte” a un sujeto a quien el mismo agente expuso a grave peligro de vida o de salud. Cubriremos esta posibilidad al abordar el delito de “Abandono de personas” y veremos por qué esa figura resulta suficiente para cumplir con el objetivo, tornando innecesaria la legislación de un nuevo tipo.
- b) Por otro lado respecto del bien jurídico “administración de justicia”, puede suceder que se intente sancionar penalmente a quien -aún sin existir víctimas- intenta sustraerse de la responsabilidad de sus actos, dificultando la actividad estatal

posterior. En ese caso el precepto instaría al agente a autoincriminarse respecto del hecho pretípico bajo apercibimiento de ser sancionado penalmente en caso de no hacerlo, alternativa inadmisibles en los términos del Estado de derecho moderno.

En primer lugar resulta dable destacar que, como es consabido, el derecho a no incriminarse o prohibición de obligar a declarar contra sí mismo, está consagrado en el artículo 18 de la Constitución Nacional, en el inciso G del artículo 8 del Pacto de San José de Costa Rica y en las constituciones provinciales, manifestándose como expresión de la garantía de inviolabilidad de la defensa en juicio y de los derechos (Carrió, 1994).

Desde este punto de vista, entran en conflicto una garantía de rango constitucional con una obligación legal de basamento ético de ayudar a la víctima del propio accionar. Zaffaroni afirma al respecto que los delitos de omisión revelan un intento de programación solidaria de la sociedad⁴, pero esta voluntad del legislador no puede aplicarse al poder punitivo. El análisis que debe hacerse de la cuestión por lo tanto, parte de la base de que no puede exigirse a ningún miembro de la sociedad que vaya más allá de lo que la propia constitución demanda. Ciertamente, resulta ética y recomendable la actitud del ciudadano que luego de causar un accidente se entrega al ejercicio del poder punitivo identificándose y ofreciendo su ayuda, pero toda vez que tal actitud le impida el ejercicio de sus derechos fundamentales corresponde también aceptar su negativa, constituyendo una alternativa deseable que se espera del agente, pero no por ello habilitando la sanción penal de su omisión.

En segundo lugar, corresponde ahondar en la causa que da lugar a la conducta. Si bien resulta imposible en el marco de este estudio desarrollar un análisis que abarque la totalidad de los elementos que entran en juego en la decisión de apartarse de la escena del accidente, prestigiosos investigadores norteamericanos han dedicado grandes esfuerzos al tema (Selling, Dalby, Solnick entre otros). Estos estudios confluyeron en la producción de un modelo basado en dos hipótesis: en primer lugar está la teoría de la personalidad, que postula que el agente tiene una personalidad antisocial que se manifiesta mediante la toma de riesgos innecesaria, la impulsividad, la incapacidad para anticipar consecuencias y la posterior insensibilidad respecto a responsabilizarse por las víctimas del propio accionar. La segunda hipótesis llamada "teoría de la decisión racional"⁵ propone que el agente realiza un rápido análisis de costo y beneficio que pondera la probabilidad efectiva de evadir la responsabilidad y las consecuencias de permanecer en el lugar, resultando del análisis la decisión subsiguiente de huir o quedarse. En este grupo Solnick y Hemenway colocan a los individuos

⁴ Así, Zaffaroni, op. cit. p. 571.

⁵ Solnick, S., & Hemenway, D. (1994). Hit the bottle and run: the role of alcohol in hit-and-run pedestrian fatalities. *Journal of Studies on Alcohol*, 679-684.

libres de personalidades antisociales, quienes luego del accidente entran en pánico, realizan este proceso mental, y huyen sin detenerse a reflexionar (Dalby & Nesca, 2008).

Más allá del aporte de los investigadores, nadie puede negar que la producción culposa de un accidente de tránsito sólo puede generar un gran estupor incluso en el más temerario de los agentes, siendo su conducta posterior perturbada por los sucesos imprevistos, que dejan al agente efectivamente imposibilitado tanto de dirigir plenamente sus acciones, mucho más de comprender la antijuridicidad de su conducta. Zaffaroni trata específicamente esta cuestión en su Tratado de Derecho Penal:

“Un aspecto fundamental de la problemática del trastorno mental transitorio está dado por ciertos estados emocionales que pueden perturbar la consciencia hasta provocar una inimputabilidad y aún una más profunda incapacidad para el delito. Quizá uno de los más importantes sea el miedo, que nuestro código no releva en forma especial, puesta que ello es innecesario, toda vez que rigen a su respecto los principios generales. Hay distintas intensidades de miedo (...) La etapa quinta es la del pánico, en que la actividad consciente perturbada se interfiere con violenta rapidez, que impide cualquier función, incluso mnémica. La sexta es la del terror, en que el sujeto está totalmente paralizado, en el extremo de la inhibición. De esta descripción resulta claro (...) un supuesto de inimputabilidad, el que, sin lugar a dudas, se halla en la etapa de pánico, con la consciencia gravemente perturbada. Las características de la última etapa son, evidentemente, las de un supuesto de involuntabilidad.” (Zaffaroni, Tratado de derecho penal: parte general, Vol. IV, 1999, págs. 134-135)

Aplicado al asunto, en el mejor de los casos y suponiendo que el conductor se hallare simplemente enajenado por un estado de pánico luego del accidente, habrá conducta, pero cualquiera acción producida durante tal estado configurará un supuesto de inimputabilidad por trastorno mental transitorio, mientras que si el agente estuviese sumido en un estado de terror producto de la gravedad del hecho –tal es lo que consideramos ocurrirá en todos o casi todos los casos-, se habrán dado las condiciones para establecer la involuntabilidad, es decir la ausencia de acción.

Otros dos elementos resultan claves para sostener la inconveniencia de la penalización de la conducta. El primero de ellos (y tercero en orden de argumentos en contra de la punición) es que, si la pretensión punitiva busca la penalización del peligro al que son expuestas las víctimas, debe verificarse tal condición, quedando descartada cualquier exigencia que no cumpla con este requisito, supuesto que trataremos al abordar el delito de abandono de personas en la normativa argentina. El cuarto argumento pasa por la

inefectividad de la penalización en el derecho comparado para reducir la frecuencia de la conducta, que veremos a continuación.

4. DERECHO COMPARADO

El primer caso de *hit and run* en los Estados Unidos del que se tiene registro jurisprudencial es “People vs. Rosenheimer”, de 1911. Rosenheimer viajaba en un flamante automóvil en el barrio de Bronx de la ciudad de New York, cuando embistió a un carro en el que viajaban tres personas. La disparidad entre el automóvil de hierro y el carro de madera tuvo efectos trágicos, provocando que dos de los viajeros fueran gravemente heridos, y el tercero muriera. El automóvil se encontraba en tan buen estado luego del siniestro que Rosenheimer huyó del lugar, a pesar de que fue identificado por testigos y posteriormente acusado. Rosenheimer apeló la imputación y planteó que la Ley de 1910 que obligaba a quedarse en el lugar del accidente violaba su derecho a no declarar contra sí mismo, pero la Suprema Corte de New York falló en su contra justificando la violación a la garantía de la 5ta enmienda de la siguiente manera: “El uso de estos automotores ha creado un nuevo peligro, merced al cual quienes usan las calles del Estado quedan sujetos a serios daños. La legislatura, para proteger a los ciudadanos y para asegurar que pueda proveerse pronto alivio a aquellos heridos, y para que aquellos que causan los daños puedan ser individualizados, ha hecho que sea el deber del causante del accidente permanecer y notificar a la policía o a un funcionario judicial. (...) Ciertamente, la humanidad impondría tal obligación, y no puedo creer que una ley que la impone y hace cumplir violaría la Constitución de este Estado”. (People v. Rosenheimer, 1911)

En la actualidad la conducta bajo estudio se conoce en los países de habla inglesa como “Abandono de la escena de un accidente” (*leaving the scene of an accident*), o más coloquialmente *hit and run*, es decir choque y fuga. El *hit and run* está penado en todos los estados de los EE.UU aún cuando no se producen víctimas personales o el daño material es mínimo, y dado que el derecho penal en ese país es materia estadual, la sanción varía yendo desde contravenciones (*misdemeanors*) que acarrear penas relativamente bajas de multa y prisión local, hasta delitos (*felonies*) con largas penas en prisión estatal. (Leaving the Scene of an Accident/Hit and Run: State Laws, 2015)

En el estado de Florida por ejemplo, el *hit and run* está penado con prisión de 60 días si el resultado es sólo daño a la propiedad, mientras que si el accidente ocasiona heridos o víctimas fatales la acción constituye un delito de primer grado (a menor grado, mayor gravedad) con una pena máxima de 5 años de prisión. (Florida Statute. Sections 316.061 & 316.027)

En el estado de New York, el abandono de la escena de accidente constituye una contravención que acarrea pena de 15 días de prisión local y multa de 250 dólares. Si hay personas heridas la falta se convierte en delito y es penada con 1 a 4 años de prisión estatal y multa de 2500 dólares. (New York Code - Vehicle and Traffic Law. Section 600: Leaving scene of an incident without reporting)

California tiene algunas de las sanciones más duras en la cuestión, la pena por contravención es de hasta un año de prisión estatal y hasta 10.000 dólares. Si hay heridos graves o muertos, el máximo asciende hasta 4 años, mientras que si se comete homicidio culposo por el consumo de sustancias, la pena de prisión es de 5 años. Si las consecuencias del accidente son solamente de daño a la propiedad, la falta es contravencional pero implica prisión en cárcel local de hasta 6 meses. (California Vehicle Code. Sección 20000-20018)

En España por su parte los delitos contra la seguridad vial se introducen por la Ley del 9 de mayo de 1950 llamada "Ley Penal del Automóvil" y en el año 1967 se incorporan directamente al Código Penal. La letra original de la ley data del Código de Circulación de 1934, que rezaba: "Todo conductor de un vehículo cualquiera, que sabiendo que ha causado u ocasionado un accidente, no se pare, escape o intente escapar para eludir la responsabilidad penal o civil en que pueda haber incurrido, será castigado con 100 pesetas de multa, sin perjuicio de las demás responsabilidades que resulten de la aplicación de las Leyes vigentes."

En la Ley de Seguridad Vial de China sancionada en 2003 se pena la violación al deber de detenerse luego de un accidente con la revocación de por vida de la licencia de conducir (artículo 101), mientras que si en el accidente hay heridos graves, muertos, o grave daño a la propiedad, se suma pena de prisión por 3 a 7 años. (China Road Traffic Safety Act, 2003)

En el Derecho alemán, el artículo 142 del Código Penal vigente dispone las obligaciones del conductor involucrado en un accidente. No requiere la existencia de peligro para la vida humana, ni de una lesión efectiva a tal bien, e incluso omite la necesidad de que haya una lesividad significativa al patrimonio de la víctima:

"Alejamiento no permitido del sitio del accidente: Un partícipe en un accidente de tráfico que luego de un accidente se aleje del sitio del accidente, antes de que él haya facilitado a favor de los otros partícipes y de los damnificados la identificación de su persona, de su automóvil y la manera de su participación por medio de su presencia y de la manifestación de que él ha participado en el accidente, o haya esperado un tiempo adecuado según las circunstancias, sin que nadie haya estado dispuesto a efectuar las identificaciones será castigado con pena privativa de la

libertad hasta tres años o con multa.” (Código Penal Alemán (Strafgesetzbuch, 32a), 1999)

En Canadá por su parte, el incumplimiento de detenerse en la escena del accidente (Sección 252 del Criminal Code of Canadá) conlleva las sanciones más duras del derecho comparado. El supuesto más beneficioso es que se evada la obligación solamente para evadir la responsabilidad civil o penal emergente del hecho, en cuyo caso el máximo de la pena de prisión asciende a 5 años. Si además, hubo un herido en el hecho y puede probarse que el agente conocía esto, el máximo asciende a 10 años. En el último supuesto, si se produce la muerte de la víctima, el máximo de la pena asciende a prisión perpetua. (Criminal Code of Canada)

Ahora bien, si la pena puede entenderse como una medida del reproche penal, la legislación comparada nos informa que el abandono del lugar del accidente muchas veces queda equiparado a delitos dolosos premeditados como la violación o el homicidio premeditado, lo cual carece de todo sentido desde la política criminal como así de la dogmática jurídica.

En el derecho canadiense el delito de fuga del accidente queda igualado en términos de pena aplicable al de homicidio premeditado. En el derecho californiano, la fuga tiene hasta 5 años de pena, mientras que la violación se pena con 3 a 8 años. En el derecho alemán el abandono de la escena se pena con hasta 3 años de prisión, mientras que el abuso sexual comienza con 2 años de prisión.

Cuando además se ponderan los motivos que dieron origen al instituto, creado hace más de 100 años para facilitar la identificación de quienes –debemos enfatizar, involuntariamente- se veían envueltos en un accidente de tránsito, resulta imposible aceptar tal emparejamiento, entendiendo que la sanción desmedida del hit and run funciona no desde un aspecto lógico y sistemático del derecho penal, sino como gesto público ante la falta de solidaridad, aspecto que se pone de manifiesto en su máxima expresión cuando la sanción se aplica con independencia de la lesión efectiva de cualquier bien jurídico.

5. EFECTIVIDAD DE LA PENALIZACION COMO POLITICA CRIMINAL EN EL DERECHO COMPARADO

Desde el momento en que se tipifica un delito persiguiendo la finalidad de “reducir” la frecuencia de una conducta, se está reconociendo que se impulsa la legislación como método preventivo general, es decir se trata de motivar a la población a no cometer la conducta mediante la amenaza de sancionarla penalmente.

La legislación de un tipo penal como herramienta para el diseño del comportamiento social responde a las teorías de la prevención general de la pena de Anselm Feuerbach. Feuerbach (1775-1833) tenía formación conductista, e imaginaba en la mente del delincuente una lucha entre la motivación a delinquir y la resistencia a hacerlo, proponiendo en este sentido la intervención del Estado en ese proceso mental imaginario, generando sensaciones de desagrado en el delincuente, ayudando al desistimiento mediante el ejercicio de una coacción psíquica. Esta teoría convierte al derecho penal en una amenaza para la sociedad (Roxin, 1997, págs. 89-90).

Zaffaroni disiente, y acusa a esta corriente filosófica por intentar realizar una lógica de mercado mediante la aplicación del modelo económico al estudio del delito. La ubica dentro de los llamados “discursos legitimantes de poder punitivo” y critica la presuposición de que el delincuente es un sujeto racional que busca maximizar la utilidad de su conducta: “De este modo, se sostiene una alternativa entre derecho penal de prevención general y derecho penal policial. Esta opción es falsa pues, por lo general, la racionalidad humana se ejerce en razón inversa a la gravedad del injusto cometido” (Zaffaroni, Slokar, & Alagia, Derecho penal: parte general, 2002, pág. 59). La postura del prestigioso jurista resulta acertada cuando se contrastan los proyectos penalizadores de esta conducta en el derecho comparado con la realidad de las estadísticas.

En la totalidad de los ordenamientos que penalizaron la fuga (con o sin víctimas), la conducta se incrementó. En el caso de Londres, Reino Unido, los accidentes con fuga posterior se incrementaron en el año 2014 por cuarto año consecutivo (British Broadcasting Corporation, 2014). En las distintas provincias de Canadá, el estado con las sanciones más severas, también se da que en lugar de disminuir, los incidentes se incrementan. En la provincia de British Columbia los *hit and runs* se incrementaron en un 4,2% de 2010 a 2013 (Columbia, 2015).

En el estado norteamericano de Florida, la cantidad de incidentes aumentó 23% del 2013 a 2014, cometiéndose 84,252 accidentes de tránsito donde el agente se dio a la fuga⁶. En New York, desde 1997 hasta el año 2006 el número de accidentes de tránsito fatales con abandono de la escena del hecho se incrementó en un 35%, mientras que en California, el incremento interanual de 2002 a 2012 fue del 42% y los accidentes con fuga constituyen el 48% del total, en contraste con el 11% nacional (Nelson, 2015).

En España ya hay 800 condenados por delitos viales. El Fiscal de Seguridad Vial informa que de cada 100 condenas que se dictan en el país, 36 son por delitos viales, y que

⁶ Florida hit and run statistics. (s.f.). Obtenido de Florida Department of Highway Safety and Motor Vehicles: <http://www.flhsmv.gov/fhp/hitrn/hitrnstats.pdf>

a pesar de esto, las cifras siguen en aumento. Manifiesta "la delincuencia en Seguridad Vial es el resultado de un fracaso educativo".

Podemos concluir en este aspecto que como se ha comprobado a lo largo de la historia, el derecho penal no es adecuado como herramienta disuasoria a través del miedo a la pena. Toda vez que las conductas a las que se dirige no nacen del raciocinio sino de impulsos reactivos que muchas veces exceden la voluntad -como el caso del pánico que sigue al accidente- cualquier intento de atender la cuestión a través de un ataque a un proceso consciente carece de efectividad en forma intrínseca. Righi enseña: "Particularmente incorrecto es sostener que la intensidad de la amenaza es proporcional al efecto preventivo, pues como el ser humano no es exclusivamente racional, el miedo a la pena tiene menos que ver con la severidad de la conminación que con el temor a ser descubierto. (...) Una estrategia orientada en pautas exageradas de prevención general no se traduce necesariamente en una disminución de los índices de criminalidad. Cuando se estimula la práctica del terror penal, la experiencia demuestra que se generan procesos de retroalimentación entre represión y delincuencia, pues la pena alta acostumbra e insensibiliza al conjunto de la sociedad." (Righi, 2008, pág. 31)

6. NORMATIVA ARGENTINA VIGENTE

La normativa nacional en materia de vialidad está integrada por leyes y decretos, entre los cuales se destacan la Ley Nacional de Tránsito 24.449 y el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial (ratificado mediante Decreto 1232/07). En la Ley Nacional de Tránsito se ordenan las obligaciones para los partícipes de un accidente vial, mientras que las sanciones se regulan en los distintos códigos contravencionales y en el Código Penal de la Nación en el título de los delitos contra las personas de dicho cuerpo (fundamentalmente el homicidio culposo, las lesiones culposas y la aplicación del abandono de persona a los casos de huida de la escena).

La Ley Nacional de Tránsito Nro. 24.449 sancionada en el año 1994 otorga el marco normativo en materia de tránsito y seguridad vial. En el artículo 65 se establecen las obligaciones del conductor que interviene en un accidente:

"ART. 65. OBLIGACIONES. Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

- a) Detenerse inmediatamente;

b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado;

c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación;

d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.”

Es dable destacar que nuestra normativa de fuente legal no hace mención a ninguna obligación relacionada con el auxilio víctimas, cuestión que sí es tratada en el derecho comparado. El Dr. Oscar A. Lucangioli observa al respecto que la enumeración es taxativa y que no existen otras obligaciones legales a cargo de quien ha protagonizado el accidente (Nuevo Código Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ley 1472. Comentado. Anotado. Concordado, 2005). Se obliga al conductor involucrado a detenerse, identificarse, denunciar el hecho y comparecer, todas estas relacionadas con la posterior administración de justicia respecto del hecho, pero no se menciona el deber de socorrer a las víctimas. El único caso similar es el del derecho alemán, donde se obliga al conductor a identificarse y a esperar un tiempo razonable antes de abandonar el lugar. (López Díaz, 1999)

A nivel nacional pocos son los códigos contravencionales que se han adecuados a la Ley 24.449 en forma coordinada y uniforme como lo solicitaban los legisladores nacionales en 1993 penando la omisión de estas obligaciones. En el de la Ciudad de Buenos Aires, actualizado en el año 2004 mediante la Ley N° 1.472, el artículo 114 prevé la sanción administrativa:

“Artículo 114 - Incumplir obligaciones legales. Quien al conducir un vehículo participa de un accidente de tránsito y no cumple con las obligaciones legales a su cargo, es sancionado con doscientos (\$ 200) a dos mil (\$ 2.000) pesos de multa. La sanción se incrementa al doble en caso de fuga.”

Se trata de una contravención dolosa de resultado, con una pena de multa. El bien jurídico protegido es la seguridad en el tránsito y el resultado está dado por la dificultad de llevar adelante las acciones legales o judiciales que se desprenden del hecho (Lucangioli, 2005, págs. 328-329).

El precepto que emerge de esta norma es compatible y muchas veces concursa con el artículo 106 del Código Penal que desarrollaremos en el siguiente apartado. En estas circunstancias la acción contravencional queda desplazada por la penal por aplicación del

artículo 15⁷. Recordemos que la ley 24.449 no menciona obligaciones de auxilio o socorro ni contempla la existencia de víctimas personales, por lo cual podemos extraer del análisis de ambas normas la siguiente regla: si en el hecho hubieron víctimas incapacitadas y el agente se da a la fuga, procederá la acción penal para determinar si se las expuso a peligro, mientras que si no ocurre eso, la conducta sólo puede ser sancionable desde el derecho contravencional.⁸

7. EL DELITO DE ABANDONO DE PERSONAS

El delito de Abandono de personas corresponde al artículo 106 del Código Penal, en el título de los “Delitos contra las personas” del Código Penal Argentino, por eso no se intenta con él proteger la seguridad en el tránsito como sucedía en el caso del art. 114 del Código Contravencional de la Ciudad de Buenos Aires, sino que el bien jurídico protegido es la integridad física y psíquica del sujeto pasivo.

“El que pusiere en peligro la vida o la salud de otro, sea colocándolo en situación de desamparo, sea abandonando a su suerte a una persona incapaz de valerse y a la que deba mantener o cuidar o a la que el mismo autor haya incapacitado, será reprimido con prisión de 2 a 6 años. / La pena será de reclusión o prisión de 3 a 10 años, si a consecuencia del abandono resultare grave daño en el cuerpo o en la salud de la víctima. / Si ocurriere la muerte, la pena será de 5 a 15 años de reclusión o prisión.”

El delito de abandono de persona es un delito de peligro concreto para tales bienes jurídicos, siendo el resultado condición sólo para la configuración de las agravantes. La norma reprime el incumplimiento de los deberes de asistencia impuestos por vínculos legales o por razones de mera convivencia social (D'Alessio, 2004). En igual sentido se manifiesta Creus (1998).

El delito del art. 106 tipifica tres conductas diferentes que necesariamente convergen en la condición objetiva de poner en peligro la vida o la salud del sujeto pasivo. Para un sector de la doctrina se trata de tres tipos: (a) colocar en situación de desamparo, (b) abandonar a alguien que estaba al cuidado del agente o (c) abandonar a alguien a quien se incapacitó; para otros se trata de dos (Nuñez), unificando los dos últimos y diferenciando en ellos el origen de la posición de garante (en tal caso sería el primer tipo “colocar en situación de desamparo”

⁷ “Artículo 15 - Concurso entre delito y contravención. No hay concurso ideal entre delito y contravención. El ejercicio de la acción penal desplaza al de la acción contravencional.” (Código Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, s.f.)

⁸ Gil Belloni, A. *Algunas precisiones en torno al delito de abandono de personas*, 2011, págs. 10-11.

y el segundo “exposición a peligro por abandonar a una persona a su suerte respecto de quien se tenía posición de garante”).

- a) Colocar a otra persona en situación de desamparo. Se coloca a la víctima en situación de desamparo cuando se llevan adelante acciones para obstaculizar la posibilidad de recibir auxilio. Ejemplo: la enfermera que encierra al paciente y esconde la llave. Creus sostiene que cuando el autor no impide proactivamente el auxilio no se configura el tipo, es decir que se trata de un tipo doloso activo. La doctrina es sólida en el sentido de que debe haber una proactividad del agente en busca de impedir que la víctima sea auxiliada, en eso consiste el “colocar” en “situación de desamparo”.
- b) Abandonar a su suerte a una persona incapaz de valerse y a la que el autor deba *cuidar o mantener*. Esta segunda conducta configura un tipo de omisión impropia donde la posición de garante por antonomasia es la relación entre la madre y su hijo recién nacido; así la madre configura el tipo desatendiendo los deberes que le caben respecto de quien depende naturalmente de ella para subsistir.
- c) *Abandonar a una persona a quien el autor haya incapacitado*. En este caso la nota distintiva es que la posición de garante nace de una acción previa del agente, quien incapacita al sujeto pasivo dolosa o culposamente. La posición de garante no existía hasta la producción del hecho, pero en el mismo instante en que se produce, nacen en el sujeto deberes de cuidado respecto del pasivo.

Este es el tipo penal idóneo para punir a quien mediante un accidente de tránsito lesiona al sujeto pasivo incapacitándolo y luego lo abandona a su suerte exponiéndolo a peligro. En esta tercera conducta resultan clave las aclaraciones que tanto Donna como Buompadre hacen sobre el origen de la figura, coherente con nuestra interpretación:

“La redacción actual responde a la reforma de 1968 (...) La exposición de motivos del decreto-ley 17.567 señala como antecedentes nacionales los Proyectos de Código Penal de 1960 (art. 141) y de 1963 (art. 68), cuya redacción es idéntica [Nota del autor: proyecto de código producido por el reconocido jurista Sebastián Soler]. La nota del primero de aquéllos explica que incluyó como delito el hecho de abandonar al individuo que el mismo autor haya incapacitado, cuyo caso más frecuente es el supuesto de alejarse después de un accidente dejando sin socorro al lesionado.” (Donna, 1999)

Fontan Balestra sostiene:

“Se hace nacer el deber de asistencia de la situación que el propio autor ha creado. Es una aplicación de la doctrina de la acción precedente en los delitos de

omisión. (...) El caso más frecuente será el de quien causa un accidente y abandona al lesionado, alejándose sin socorrerlo. Esta modalidad del abandono de personas fue tomada del Proyecto de 1960. En la nota se señala que el hecho es distinto de la fuga, cuya esencia consiste en dificultar la investigación, que es un delito contra la administración de justicia.”

Es pacífica la doctrina (Nuñez, Fontán Balestra, Donna) respecto a la interpretación de la figura y los elementos que concurren en ella:

- a) Un sujeto activo que mediante una conducta pretípica culposa o dolosa genera como resultado una lesión a un sujeto pasivo, incapacitándolo.
- b) Una conducta típica posterior del agente que se diferencia del deber de asistencia que nace con la conducta pretípica.
- c) El requisito de que se exponga a un peligro concreto al sujeto pasivo, dado por la combinación de su incapacidad y el desamparo en el que se lo coloca.

La jurisprudencia ha apoyado esta interpretación. La Cámara del Crimen de la Capital sostiene que no se configura el delito cuando la víctima incapacitada puede ser socorrida por terceros de acuerdo a las circunstancias de tiempo y lugar del hecho (“Posta, C.” 24/9/68)

“Si bien hállese acreditado que luego del accidente culposo que costó la vida a la víctima, el procesado se dio a la fuga, no se halla acreditado el delito de abandono de personas (art. 106 C Penal), por no haberse colocado a aquella en situación de desamparo, ya que enseguida llegaron al lugar transeúntes que auxiliaron a la víctima, como también el patrullero y la ambulancia.” (KANIEVSKY, Miguel s/ ABANDONO DE PERSONAS, 1984)

“No se configura el delito de abandono de persona cuando la víctima, incapacitada por el actor, puede ser socorrida por terceros de acuerdo con las circunstancias de lugar y tiempo del hecho. No tiene sentido ni es legítimo prohibirle al autor separarse de la víctima si de todos modos no se puede mejorar su situación.” (Lazo Andrés s/ Abandono De Persona, Cámara Criminal y Correccional de Santiago del Estero 23/04/2001)

Es decir que al tratarse de un delito de peligro, no se dan las condiciones para su punibilidad si efectivamente no se afectó el bien jurídico tutelado. En otras palabras: la acción pretípica no crea un peligro, sino que efectivamente lesiona a una persona. Si la persona es herida de tal manera que su suerte ya está echada, en el sentido de que ya la muerte ya ocurrió o se establece posteriormente que nada podía hacerse para revertir o mejorar la

situación, entonces la acción quedará absorbida bajo la tipicidad de la lesión u homicidio culposo, y la fuga no habrá afectado bien jurídico ni creado situación de peligro. Lo mismo sucede si puede establecerse una continuidad entre la producción del daño y la posibilidad de que un tercero brinde esos auxilios necesitados, ya que en tal caso no habrá existido desamparo, descartándose la creación de un peligro. En palabras de Creus: “El delito, como vimos, no se consuma con la acción de abandonar o la de colocar en situación de desamparo, sino cuando ellas concretamente han suscitado una situación de peligro para la vida o la salud de la víctima.”

Del análisis del tipo penal y la jurisprudencia relacionada se extrae que el delito de abandono de personas es perfectamente apto para sancionar a quien abandona la escena de un accidente que contribuyó a causar, siempre que tal acción exponga a un peligro concreto la vida o salud de una víctima.

8. EL PROYECTO DE PENALIZACION DE LA FUGA

A pesar de que opinamos que no es ni necesario ni apropiado penalizar la fuga, un proyecto actualmente en tratamiento considera esta posibilidad. El 20 de Abril de 2015 el bloque “Unión por la libertad” liderado por la diputada Patricia Bullrich presentó un proyecto de ley denominado “CODIGO PENAL. MODIFICACIONES SOBRE DELITOS VIALES. (2006-D-2015)” en la Cámara de Diputados. Corresponde mencionar algunos fundamentos expuestos en el proyecto:

“Señor presidente: Es conocido por toda la sociedad la problemática que representan en nuestro medio los accidentes de tránsito que responden a graves infracciones de deberes de cuidado a cargo de los conductores de vehículos automotores. (...) Esta realidad, nos exige como Poder Legislativo diseñar un esquema de tipicidad legal que dé respuesta a las legítimas exigencias de la sociedad en una mayor protección de sus bienes jurídicos (...)

Ahora bien, un análisis objetivo de la cuestión, permite señalar que en nuestro país el problema no es tanto un problema legal en sí mismo, sino que la sensación de impunidad que reina en nuestra ciudadanía obedece más bien a una falta de implementación por parte de los operadores del sistema judicial penal. (...)

Sin dejar de tener en cuenta este contexto, es posible diseñar desde el Poder Legislativo una política criminal coherente e integral en el aseguramiento de la vigencia de la norma en el ámbito del tránsito rodado con la finalidad de evitar comportamientos disvaliosos que afecten o pongan en peligro la vida y la integridad

física de los integrantes de nuestra sociedad. En este contexto, es importante avanzar desde el Derecho penal sobre la prevención de estos accidentes, en la inteligencia que la pena tiene un valor disuasivo en la comisión de graves comportamientos disvaliosos para la sociedad.” (Proyecto de Ley: Código Penal. Modificaciones sobre delitos viales. Expediente 2006-D-2015)

El proyecto introduce interesantes cambios en la materia ya vigentes en el derecho comparado incluyendo la penalización de la conducción bajo la influencia de alcohol o estupefacientes, grave exceso de velocidad y otros. Introduce como nueva forma de pena la prestación de servicios comunitarios y establece que se podrá exigir junto con la condena la asistencia a cursos de educación vial.

En lo relacionado con el presente trabajo, la propuesta es incluir dos nuevos artículos a continuación de los delitos culposos de homicidio y lesiones. En el primer caso se propone la “fuga” como agravante para el homicidio culposo cometido por la conducción imprudente de un automotor, sancionando la conducta con una pena de 4 a 12 años (más inhabilitación especial por el doble de tiempo):

“Artículo 84 bis: Cuando el hecho previsto en el primer párrafo del artículo anterior hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un automotor, la pena será de tres (3) a ocho (8) años de prisión e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena. La pena será de cuatro (4) a doce (12) años de prisión e inhabilitación especial por el doble tiempo de la condena si mediare cualquiera de las siguientes circunstancias: (...) 7. El conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima.”

Pasando a las modificaciones planteadas para las lesiones, corresponde aclarar brevemente la sistematización que de ellas se hace en nuestro ordenamiento. En nuestro Código Penal las lesiones se pueden clasificar en culposas (art. 94) y dolosas, graduándose estas últimas en leves (art. 89), graves (art. 90) y gravísimas (art. 91). Las culposas tienen una pena de un mes a tres años, excepto cuando son graves o gravísimas y fueron cometidas por conducción imprudente de un automotor (art. 94 in fine), en cuyo caso la consecuencia es elevar el mínimo de la pena a 6 meses. Se proponen dos modificaciones al sistema:

- a) Elevar la pena de las lesiones culposas graves o gravísimas cometidas por la conducción imprudente de un vehículo automotor, llevando el mínimo de prisión a 1 año y el máximo a 4, e incluir una multa de 10.000 a 150.000 pesos más inhabilitación.

- b) Generar una nueva agravante que se configura cuando además, el agente se da a la “fuga” (entre varios otros supuestos), en cuyo caso la pena aumenta de 3 a 8 años, y la multa de 15.000 a 225.000 pesos más inhabilitación.

“Artículo 94 bis: Cuando el hecho previsto en el primer párrafo del artículo anterior hubiese sido ocasionado por la conducción imprudente, negligente, inexperta, o antirreglamentaria de un automotor, y las lesiones fueran las descritas en los artículos 90 ó 91, la pena será de uno (1) a cuatro (4) años de prisión o multa de diez mil pesos (\$ 10.000) a ciento cincuenta mil pesos (\$ 150.000) e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena. La pena será de tres (3) a ocho (8) años de prisión, multa de quince mil pesos (\$ 15.000) a doscientos veinticinco mil pesos (\$ 225.000) e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena si mediare cualquiera de las siguientes circunstancias: (...) 7. El conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima.”

A pesar de que vemos con buenos ojos que se intensifique la sanción para quienes utilizan la vía pública en forma temeraria exponiendo a la ciudadanía a grandes peligros, consideramos que las modificaciones en lo que respecta al abandono de la escena del accidente son inoportunas.

Por un lado la redacción “El conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima” deja al descubierto que se pretender castigar dos conductas alternativas por igual. La primera conducta es “darse a la fuga” y queda separada por el disyuntor lógico “ó” de la segunda conducta, “intentar socorrer a la víctima”. Efectivamente, intentar socorrer a la víctima es una acción deseable y su omisión es pasible de ser castigada cuando la víctima lo es producto de la propia actividad, fin que puede perseguirse cómodamente con el delito de Abandono de personas.

Sin embargo el problema llega aquí con el uso de la palabra “fuga”, debido a que cuando se persigue “la fuga” en sí misma sin existir peligro respecto de la vida o salud de una víctima, lo que se reprocha penalmente es la intención de sustraerse de la responsabilidad, violentándose derechos consagrados en la Constitución y los instrumentos de derechos humanos.

Desde el punto de vista técnico resulta cuestionable la forma de la agravante. Las agravantes –y atenuantes- son normas que recogen los factores accidentales del delito y determinan su mayor o menor gravedad (Bacigalupo, 1999); se refieren entonces al ámbito de la cuantificación de la pena y no a la determinación de la existencia de delito.

La lesión y el homicidio son delitos de consumación instantánea que se configuran en el mismo instante en que se produce el daño a la víctima. Toda circunstancia modificatoria de la responsabilidad penal que se intente aplicar puede evaluar las condiciones en que se provoca el resultado, pero de ninguna manera puede pretender abarcar conductas posteriores. En este orden de ideas es cierto que conducir temerariamente representa una conducta digna de mayor reproche que aquella que despliega quien conduce con prudencia pero aun así provoca el mismo resultado, pero la conducta de “darse a la fuga” en cambio no puede aumentar el injusto de la lesión culposa (menos ya en el caso del homicidio) pues, de existir, se produciría luego de haberse consumado el anterior, por lo cual debe ser tratada como otra unidad de acción, y en tal caso ser evaluada bajo las reglas del concurso real de delitos.

9. CONCLUSIONES

Nos hemos propuesto investigar la conducta del sujeto que, habiendo contribuido a la producción de un accidente de tránsito, huye del lugar sin cumplir sus obligaciones de identificarse y brindar auxilio. Para ello hemos abordado la cuestión psicológica del supuesto, hemos relevado distintos ordenamientos jurídicos y en base a ello expuesto sus criterios punitivos, incluyendo el esquema del derecho argentino y los proyectos legislativos en trámite. También expusimos las estadísticas que emergen de aquellos ordenamientos en los que se ha penalizado la conducta. Obtenemos las siguientes conclusiones:

- a) La conducta que sigue a la causación de un accidente de tránsito importa una situación bajo efectos tan traumatizantes que bien corresponde considerar la ausencia de acción o la inculpabilidad. Los estudios de prestigiosos psiquiatras establecen que numerosos factores intervienen en la reacción de huir de la escena, dominados todos por el pánico y desconcierto que genera la situación. Zaffaroni nos enseña que el pánico y el terror son dos estadios del miedo tan poderosos que generan, como mínimo la inculpabilidad, y en la mayoría de los casos, la ausencia de acción por involuntabilidad.
- b) La penalización de la fuga en sí misma (sin existir peligro para la vida de una víctima) implica instar al agente a autoincriminarse, lo cual está vedado por la Constitución Nacional y los instrumentos de derechos humanos. Cuando la conducta de fuga se escinde de la existencia concreta de peligro para la vida de una víctima, se pena el deber moral de autoincriminarse.
- c) La penalización de la fuga del lugar del accidente es un instituto histórico del *common law* que pierde vigencia en la actualidad. En efecto, el *hit and run* fue

creado a fines del siglo XIX como un recurso del Estado para obtener de algún modo la identidad de quienes para ese entonces eran prácticamente imposibles de identificar tanto por el atuendo que vestían como por la falta de identificación en los vehículos. En la medida en que tales circunstancias han variado la necesidad de derribar el derecho a no inculparse se torna arbitraria e inadmisibles.

- d) La pena no cumple función preventiva del delito. Calificada doctrina apoya esta premisa (Zaffaroni, Roxin, Bacigalupo, Righi). Basta remitirse a las teorías modernas del derecho penal para saber que la teoría que otorga a la pena una función preventiva es solamente un discurso legitimante del poder punitivo sin fundamentos empíricos y en contra de los aportes de la psicología al derecho penal. Aplicado a nuestro caso, las estadísticas que emergen de los Estados que han decidido penar la conducta nos dan la razón, evidenciando que el delito lejos de disminuir, se ha incrementado en muchos de ellos.
- e) El delito de Abandono de personas resulta harto suficiente para sancionar penalmente a quien, habiendo provocado un accidente y ocasionado víctimas, las abandona a su suerte. La doctrina y la jurisprudencia han sido contestes respecto a la figura del artículo 106 del C.P., que ha demostrado pacíficamente a lo largo de su historia resultar técnicamente apropiada para penar a aquel conductor que expone a una situación de peligro a quienes había lesionado, mediante el abandono.

De esto se desprende que el ordenamiento jurídico argentino vigente es suficiente y técnicamente apto para solucionar los diferentes casos relacionados con la conducta estudiada, contando con un régimen de obligaciones, sanciones administrativas para los casos en los que no hay peligro para la vida, y delitos penales para aquellos escenarios en donde esto sí ocurre. Cualquier tipificación adicional solamente aumenta el horizonte de proyección del derecho penal, entorpece la labor de los jueces y amenaza las garantías constitucionales. Por todo esto podemos confirmar nuestra hipótesis y ratificar que la tipificación penal de la fuga no es necesaria ni ajustada a derecho.

Por último, queremos compartir la siguiente reflexión de un prestigioso jurista español. En ese ordenamiento, que vio incorporado el delito de fuga a su derecho penal y más tarde derogado el mismo por las aberraciones que permitió, el catedrático Rodríguez Mourullo opinó: "El texto de la Ley especial permitió a la jurisprudencia una interpretación lata que, más allá de la extensa denominación legal, aproximó esta figura a la propia del delito de fuga. Conde-Pumpido recordó oportunamente a raíz de la reforma de 1967 que la jurisprudencia entendió cometido el delito incluso en los casos en que no existieran víctimas personales, o

en que el auxilio pudiera ser prestado por terceros; así como si el auxilio es superfluo, tanto por la inexistencia de un riesgo en que la víctima se encuentre cuanto por haberse consumado el riesgo en el daño temido, que hace inútil toda ayuda, como ocurre cuando la víctima ha muerto en el acto e insistiendo en que el momento consumativo radicaba en la huida del lugar del hecho, sin que desnaturalizara el delito el retornar más tarde para prestar un posterior auxilio. Toda esta doctrina jurisprudencial había ido asimilando el tipo de omisión de socorro a las víctimas de la circulación a un delito de fuga.”

BIBLIOGRAFIA

Bacigalupo, E. (1999). *Derecho penal: parte general. 2a edición totalmente renovada y ampliada*. Buenos Aires: Hammurabi.

British Broadcasting Corporation. (31 de Octubre de 2014). *London hit-and-run collisions increase for fourth year*. Obtenido de BBC NEWS: <http://www.bbc.com/news/uk-england-london-29845754>

California Vehicle Code. Sección 20000-20018. (s.f.). Obtenido de <http://www.leginfo.ca.gov/cgi-bin/displaycode?section=veh&group=19001-20000&file=20000-20018>

Carrió, A. D. (1994). *Garantías constitucionales en el proceso penal*. Buenos Aires: Hammurabi.

China Road Traffic Safety Act. (2003). Obtenido de http://www.china.org.cn/china/LegislationsForm2001-2010/2011-02/14/content_21915182.htm

Clotti, Miguel A., AR/JUR/740/1985 (Cámara de Acusación de Córdoba 29 de Noviembre de 1985).

Código Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (s.f.). Obtenido de http://www.buenosaires.gob.ar/areas/seguridad_justicia/justicia_trabajo/contravencional/completo.php

Columbia, I. C. (2015). *Quick statistics*. Vancouver: ICBC.

Creus, C. (1998). *Derecho penal: Parte especial. Tomo 1*. Buenos Aires: Astrea.

Criminal Code of Canada. (s.f.). Obtenido de Section 252. Failure to stop at scene of accident: <http://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/c-46/page-131.html#docCont>

Currency converter. (s.f.). Obtenido de The National Archives:

<http://www.nationalarchives.gov.uk/currency/default0.asp#mid>

Dalby, J. T., & Nesca, M. (2008). The Psychology of Hit and Run. *Law Enforcement Executive Forum*, 51-56.

D'Alessio, A. (2004). *Código Penal: Comentado y Anotado: Parte Especial (arts. 79 a 306)*. Buenos Aires: La Ley.

Debate del régimen de tránsito y seguridad vial. (28 de Julio de 1993). Obtenido de Honorable Cámara de Diputados de la Nación:

<http://www1.hcdn.gov.ar/dependencias/dip/wdebates/Ley-24449-Debate-R%C3%A9gimen-de-Tr%C3%A1nsito-y-Seguridad-Vial.pdf>

Decreto 1232/2007, Ratifícase el Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial, suscripto entre el Estado Nacional, las Provincias y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (11 de Septiembre de 2007).

Donna, E. A. (1999). *Derecho penal: parte especial. Tomo 1*. Buenos Aires: Rubinzal-Culzoni.

Fisher, E. C. (1964). *Vehicle Traffic Law*. Illinois: Northwestern University.

Florida hit and run statistics. (s.f.). Obtenido de Florida Department of Highway Safety and Motor Vehicles: <http://www.flhsmv.gov/fhp/hitrun/hitrunstats.pdf>

Florida Statute. Sections 316.061 & 316.027. (s.f.). Obtenido de http://www.leg.state.fl.us/statutes/index.cfm?App_mode=Display_Statute&URL=0300-0399/0316/Sections/0316.061.html

Fontan Balestra, C. (2008). *Derecho penal : parte especial*. Buenos Aires: AbeledoPerrot.

Gil Belloni, A. (2011). Algunas precisiones en torno al delito de abandono de personas. *Concurso de Ponencias 2011. Asociación Argentina de Profesores de Derecho Penal*.

International Transport Forum. (2013). *Road Safety Annual Report*. París: International Traffic Safety Data and Analysis Group.

Jakobs, G. (1997). *La imputación objetiva en el derecho penal*. Buenos Aires: AD-HOC.

KANIEVSKY, Miguel s/ ABANDONO DE PERSONAS (CAMARA NACIONAL DE APELACIONES EN LO CRIMINAL Y CORRECCIONAL. CIUDAD AUTÓNOMA DE BUENOS AIRES. Sala 4 15 de Marzo de 1984).

- Keep, M., & Rutherford, T. (2013). *Reported Road Accident Statistics*. 24: Octubre.
- Leaving the Scene of an Accident/Hit and Run: State Laws*. (4 de Julio de 2015). Obtenido de FindLaw: <http://traffic.findlaw.com/traffic-tickets/leaving-the-scene-of-an-accident-hit-and-run-state-laws.html>
- López Díaz, C. (1999). *Código Penal Alemán (Strafgesetzbuch, 32a)*. Bogotá: UNIVERSIDAD EXTERNADO DE COLOMBIA.
- Lucangioli, O. (2005). *Nuevo Código Contravencional de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Ley 1472. Comentado. Anotado. Concordado*. García Alonso.
- Mahaney, P. (s.f.). Obtenido de Law Office of Patrick Mahaney: [http://www.mahaneylaw.com/files/alabamas_ dui_law.pdf](http://www.mahaneylaw.com/files/alabamas_ DUI_law.pdf)
- MORELLI, O. y otros. Pub. en Bol. Int. de Jurisp. N° 3/2002, p. 155, 19.171 (C.N.Crim. y Correc. Sala VII. 22 de Agosto de 2002).
- Motor vehicle traffic fatalities, 1900 - 2007*. (s.f.). Obtenido de U.S. Department of Transportation. Federal Highway Administration: <https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/statistics/2007/pdf/fi200.pdf>
- Nelson, L. J. (10 de Febrero de 2015). *L.A. fights hit-and-run epidemic with new alert system*. Obtenido de Los Angeles Times: <http://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-los-angeles-hit-and-run-alert-system-20150210-story.html>
- New York (State). (1910). *Laws of the State of New York, Volume 1*. New York: Legislative Bill Drafting Commission.
- New York Code - Vehicle and Traffic Law. Section 600: Leaving scene of an incident without reporting*. (s.f.). Obtenido de <http://codes.lp.findlaw.com/nycode/VAT/VI/22/600>
- Núñez, R. C. (2008). *Manual de Derecho Penal: Parte Especial. 3ra edición actualizada por el Dr. Víctor F. Reinaldi*. Córdoba: Lerner Editora.
- People v. Rosenheimer, 146 App. Div. 875 (Appellate Division of the Supreme Court of New York, First Department 5 de Julio de 1911).
- (2008). *Plan Nacional de Seguridad Vial*.
- Proyecto de Ley: Código Penal. Modificaciones sobre delitos viales. Expediente 2006-D-2015*. (20 de Abril de 2015). Obtenido de Honorable Cámara de Diputados de la Nación:

<http://www1.hcdn.gov.ar/proyxml/expediente.asp?fundamentos=si&numexp=2006-D-2015>

Randazzo: "El parque automotor, en los últimos diez años, (...) prácticamente se duplicó".

(17 de Febrero de 2004). Obtenido de Chequeado.com:

<http://chequeado.com/ultimas-noticias/randazzo-el-parque-automotor-en-los-ultimos-diez-anos-practicamente-se-duplico/>

Real Decreto Legislativo 339/1990, Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (España).

Righi, E. (2008). *Derecho penal: parte general*. Buenos Aires: Lexis Nexis Argentina.

Road Traffic Act. (1930). London: The King's Printer of Acts of Parliament.

Rodríguez Mourullo, G. (1973). El delito de omisión de auxilio a víctima y el pensamiento de la ingerencia. *Anuario de derecho penal y ciencias penales*, 499-532.

Roxin, C. (1997). *Derecho penal: Parte general*. Madrid: Civitas.

Santos Jimenez, R. (1946). *Tratado de derecho electoral*. La Habana.

Solnick, S., & Hemenway, D. (1994). Hit the bottle and run: the role of alcohol in hit-and-run pedestrian fatalities. *Journal of Studies on Alcohol*, 679-684.

T. A., 128-1985-353 (Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires 30 de Noviembre de 1984).

The Age of the Automobile. (s.f.). Obtenido de U.S. History:

<http://www.ushistory.org/us/46a.asp>

The origin of the green, yellow, and red color scheme for traffic lights. (8 de Marzo de 2012).

Obtenido de Todayifoundout.com:

<http://www.todayifoundout.com/index.php/2012/03/the-origin-of-the-green-yellow-and-red-color-scheme-for-traffic-lights/>

Tyler, N. (2010). *History of transportation systems*.

Zaffaroni, E. R. (1999). *Tratado de derecho penal: parte general, Vol. IV*. Buenos Aires: Ediar.

Zaffaroni, E. R., Slokar, A., & Alagia, A. (2002). *Derecho penal: parte general*. Buenos Aires: Ediar.