

**COMISIÓN DE ANTEPROYECTO CÓDIGO PENAL
2013**

**PROPUESTA DE REGULACIÓN
Delitos Contra la Seguridad de los Medios de Transporte**

,

**Rodrigo Cardozo Pozo
Copiapó, 30 de octubre de 2013**

I.- Articulado

Título.....

Delitos contra la Seguridad Colectiva

(Capítulo Medios de Transporte)

§ 1. Delitos contra la Seguridad Vial

Art. A: El que condujere un vehículo motorizado en estado de ebriedad, o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, será sancionado con la pena de presidio de 61 días a 1 año y multa de dos a diez unidades tributarias mensuales, además de la suspensión de la licencia para conducir por dos años, en la primera ocasión, por cinco años en un segundo evento y con la cancelación de la licencia al ser sorprendido en una tercera ocasión.

Para los efectos de este Título se estimará que hay desempeño en estado de ebriedad cuando el informe o prueba arroje una dosificación igual o superior a 0,8 gramos por mil de alcohol en la sangre.

Art. B: Si, a consecuencia de la conducción en estado de ebriedad, o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, se causare la muerte de una o más personas, se impondrán las penas de presidio de 3 a 5 años y multa de ocho a veinte unidades tributarias mensuales, además de la pena de inhabilidad perpetua para conducir vehículos motorizados

Art. C: Si, a consecuencia de la conducción en estado de ebriedad, o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, se causaren lesiones graves, se impondrá la pena de presidio de 1 a 3 años y multa de cuatro a doce unidades tributarias mensuales, además de la suspensión de la licencia de conducir por el término de cinco años. En caso de reincidencia, el juez deberá decretar la cancelación de la licencia.

De tratarse de lesione menos graves, se impondrá la pena de presidio de 1 a 2 años y multa de dos a diez unidades tributarias mensuales, además de la suspensión de la licencia de conducir por el término de tres años.

§ 2. Delitos contra la Seguridad Aeronáutica, la Seguridad Ferroviaria y la Seguridad del Transporte Naval

Art. D: El maquinista, capitán, patrón, piloto, comandante o encargado de hecho de la operación, gobierno o vuelo de un medio de transporte que se desempeñe en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, será sancionado con la pena de presidio de 1 a 3 años y multa de dos a diez unidades tributarias mensuales.

Art. E: El maquinista, capitán, patrón, piloto, comandante o encargado de hecho de la operación, gobierno o vuelo de un medio de transporte, que abandone su puesto durante su

servicio, será sancionado con multa de una a cinco unidades tributarias mensuales e inhabilitación especial en su grado mínimo para el ejercicio de su profesión.

Art. F: Se impondrá el grado máximo de las penas señaladas en los dos artículos anteriores, según corresponda, cuando el infractor sea maquinista, conductor, capitán, patrón, piloto, comandante o encargado por cualquier título del gobierno o vuelo de un medio de transporte público o de carga. Tratándose de penas pecuniarias, se impondrán su mitad superior.

Art. G: Las mismas penas y en los mismos casos señalados en los tres artículos anteriores se aplicarán a los guardafrenos, al personal aeronáutico y demás personas que ejerzan funciones relativas a la seguridad del tráfico ferroviario, marítimo o aéreo que se desempeñen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópica, o abandonen su puesto durante su servicio.

Art. H: En los delitos previstos en los cuatro artículos anteriores se aplicarán como penas accesorias las de inhabilitación especial para ejercer la profesión, cargo u oficio en su grado mínimo; en su grado medio, si se producen lesiones menos graves o graves; y en su grado máximo, si se causa la muerte.

Art. I: El que transporte o haga transportar objetos peligrosos para la seguridad de un medio de transporte público o de carga, sin cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias, será sancionado con presidio de 1 a 3 años y multa de treinta a doscientos unidades tributarias mensuales.

Tratándose de naves o aeronaves, se impondrá igual pena al capitán o comandante y a los que ordenen su zarpe o emprender el vuelo, con exceso de peso o mala distribución de la carga o en condiciones técnicas que hagan insegura la navegación o el vuelo.

Las mismas penas se impondrán al que haga circular una aeronave sin contar con el certificado de aeronavegabilidad requerido por la ley o los reglamentos, y al que ordene el zarpe de una nave sin que haya sido despachada por la autoridad marítima.

Art. J: El que atente contra un medio de transporte en movimiento, disparándole, apedreándolo o arrojándole objetos inflamables o explosivos, o por cualquier otro medio semejante, será sancionado con la pena de presidio menor en sus grados mínimo a medio.

Si a consecuencias del atentado se causare la muerte o se lesionare a alguna persona, se aplicarán las penas señaladas al delito de que se trate, aumentadas en un grado.

Art. K: El que destruya o descomponga la vía férrea, coloque en ella obstáculos que puedan producir un descarrilamiento, corte los alambres conductores de electricidad destinados al servicio del ferrocarril o ejecute algún otro acto que produzca un peligro de descarrilamiento u otro accidente ferroviario, será sancionado con presidio de 1 a 3 años. Si las conductas anteriores producen un descarrilamiento u otro accidente ferroviario, el culpable sufrirá la pena de presidio de 3 a 5 años.

Art. L: El que destruya o inutilice caminos, puentes, señalizaciones o instalaciones de un puerto o aeródromo de modo que pueda producirse un accidente naval o aéreo, o ejecute algún otro acto que produzca un peligro de tales accidentes, será sancionado con presidio de 1

a 3 años. Si las conductas anteriores producen alguno de dichos accidentes, el culpable sufrirá la pena de presidio de 3 a 5 años.

Art. M: El que pilotee, opere, comande o gobierne un medio de transporte público o de carga sin tener la licencia requerida o portando una licencia obtenida fraudulentamente, será sancionado con multa de una a diez unidades tributarias mensuales e inhabilitación especial para obtener la licencia de que se trate en sus grados mínimo medio.

El responsable o administrador de un medio de transporte público o de carga que contrate, autorice o permita en cualquier forma que dicho medio sea conducido, pilotado, operado, comandado o gobernado por quien carezca de la licencia requerida o que, teniéndola, esté suspendida o cancelada, será sancionado con multa de diez a cincuenta unidades tributarias mensuales.

Art. N: Con las mismas penas se castigará a los que se desempeñen como personal aeronáutico de tierra y demás empleados a cargo de la seguridad del tráfico ferroviario, marítimo o aéreo careciendo de las licencias o habilitaciones exigidas por la ley o el reglamento, y al responsable o administrador del servicio de seguridad que los contrate o permita de cualquier forma que desempeñen tales funciones.

II.- FUNDAMENTACIÓN GENERAL

Esta propuesta, referida a la Seguridad en los medios de Transporte, debería incluirse dentro del Título dedicado a los Delitos contra la Seguridad Colectiva dada la naturaleza del bien Jurídico Protegido y la técnica de tipificación utilizada, tal como se hace en los Códigos penales de España y Alemania (Título XVII y Sección Vigésimoséptima, respectivamente) y en nuestro ámbito cultural, el Código Penal del Perú (Título XII). Ciertamente la Seguridad Colectiva como Bien Jurídico protegido no está exento de críticas en torno a su vaguedad, sin embargo aparece como la ubicación más adecuada considerando lo que se pretende proteger. En este sentido, en el caso de España, se ha manifestado autorizada Doctrina (Bustos, Feijoo, Gómez Pavón)¹, entendiéndose que se busca resguardar ciertas condiciones objetivas generales como presupuesto de determinadas actividades de las personas, de tal modo que no se aumente excesivamente el riesgo que por sí mismas implican, de lo que la Seguridad Vial, Aeronáutica, Ferroviaria y del Transporte Naval son palmario ejemplo.

Sobre dicha base, la regulación que aquí se propone se divide en dos párrafos, por una parte los Delitos contra la Seguridad Vial y por la otra los delitos contra la Seguridad Aeronáutica, la Seguridad Ferroviaria y la Seguridad del Transporte Naval. Se diferencia así esta propuesta de la formulación planteada en el Anteproyecto presentado por el Foro Penal en 2005, pues éste reglaba en lo sustantivo en un mismo párrafo todo este tópico (arts. 215 a 227). La ordenación de las materias en párrafos distintos halla su fundamentación en la importancia Político Criminal de los Delitos contra la Seguridad Vial. De esta manera, sin embargo encontrar una regulación semejante a la establecida actualmente en la Ley del Tránsito (arts. 110, 111 y 196) con el desplazamiento de las figuras típicas de una ley especial al Código Penal se obtendrá un potente efecto comunicativo simbólico que conviene enfatizar, de forma tal que la función preventivo general negativa de la pena, propia de la fase de criminalización primaria, se dé con mayor vigor aquí, en favor de una intensidad morigerada en la fase de concreción de la misma en el momento de aplicación judicial. Ello me parece especialmente importante de destacar, toda vez que en esta materia la intervención penal aún es muy discutida. Sin embargo, esta propuesta parte de la base de la necesidad de la intervención penal, pero, naturalmente, sólo respecto de las conductas más graves. De esta manera, no se propone castigar, como sucede en España, la negativa de someterse a los Test de Alcoholemia como delito, sino sólo aquellas conductas de mayor potencialidad lesiva, que son las que se proponen a continuación.

Así las cosas, en § 1 concerniente a los Delitos contra la Seguridad Vial se contemplan tres artículos que regulan, el primero, Art. A: la Conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancia estupefacientes o sicotrópicas y los otros dos se refieren a las consecuencias dañosas para dos bienes jurídicos de carácter individual, como los son la Vida, en el Art. B y la Salud Individual en el Art. C. En el § 2 relativo a los Delitos contra la Seguridad Aeronáutica, la Seguridad Ferroviaria y la Seguridad del Transporte Naval, se establecen once artículos diferenciados de la siguiente forma: Los arts. D, E y F sancionan al maquinista, capitán, patrón, piloto, comandante o encargado de hecho de la operación, gobierno o vuelo de un medio de transporte. El primero de ellos referido a desarrollar las conductas descritas en Estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancia estupefacientes o

¹ Cfr. BUSTOS RAMÍREZ Juan, "Manual de Derecho Penal", PE., Barcelona, Editorial Ariel, 1991 p. 243. FEIJOO SÁNCHEZ Bernardo, "Delitos contra la seguridad colectiva", en AA.VV., Comentarios al Código Penal, PE., Gonzalo Rodríguez (Dir.), Madrid, Civitas, 1997, p. 948. GONZÁLEZ RUS Juan, "Delitos contra la Seguridad colectiva", en Derecho Penal Español, PE., Manuel Cobo Del Rosal (coord.), Madrid, 2005, p. 731.

sicotrópicas. El Art. E castiga a los mismos sujetos activos que realicen la conducta de abandonar su puesto durante su servicio, y por último el Art. F establece una agravación de la responsabilidad penal en el caso que los mismos sujetos desarrollen alguna de las conductas descritas en los artículos D y E si se trata de un medio de transporte público o de carga.

En el caso del Art. G., este se dedica a a los guardafrenos, al personal aeronáutico y demás personas que ejerzan funciones relativas a la seguridad del tráfico ferroviario, marítimo o aéreo que cometieren alguna de las conductas descritas en los artículos precedentes. El Art. signado en esta ocasión con la letra H, establece las penas accesorias de inhabilitación especial para ejercer la profesión, cargo u oficio, en distintos grados dependiendo de la gravedad de la consecuencia dañosa para los bienes jurídicos Vida y Salud Individual.

El Art. I, sanciona la conducta de transportar o hacer transportar objetos peligrosos para la seguridad de un transporte público o de carga cuando no se cumple con las normas que regulan tal actividad. Se precisa en los incisos segundo y tercero el tipo de medio de transporte de acuerdo a las características específicas de cada actividad. El Art. J, pena los atentados contra medios de transporte en movimiento por cualquier medio, dando por vía de ejemplo el disparar, apedrear o arrojar objetos inflamables o explosivos. El inciso segundo se aplicará como agravante del delito de que se trate, en caso de que por estas conductas se cause la muerte o se provoquen lesiones. Los Arts. K y L, están referidos a la destrucción o inutilización a elementos destinados a la seguridad de los medios de transporte. En el caso del primer artículo indicado, se encuentra en el ámbito de la seguridad ferroviaria y el segundo para las conductas descritas que afecten la Seguridad Aeronáutica y/o Naval, cuando las conductas provoquen riesgo de accidente. En ambos artículos se establece una penalidad mayor en caso de producirse efectivamente un accidente.

Finalmente, los artículos M y N, tienen como elemento aglutinador el referirse a la no obtención de la licencia requerida para desarrollar la actividad allí indicada o, habiéndola obtenido fraudulentamente, de modo que se afecte la Seguridad Aeronáutica, Ferroviaria o Naval, según corresponda. Ambos artículos castigan además a quienes en calidad de responsable o administrador contraten o permitan de cualquier forma el desempeño de las funciones descritas.

Para la redacción de los tipos penales que constituyen esta propuesta, se han tenido en cuenta las distintas fuentes exigidas en el encargo que se me realizó, y que, sin perjuicio que se precisará cada una en la fundamentación particular por artículos, puede ya indicarse lo siguiente: En lo relativo a los delitos contra la Seguridad Vial, del § 1, se consideraron especialmente las legislaciones penales de Alemania, España, Italia, Francia y El Perú, también la Ley del Tránsito nacional con sus últimas modificaciones. Además, se analizó el Anteproyecto de Código Penal presentado por el Foro Penal en 1995. En los delitos del § 2 referidos a la Seguridad Aeronáutica, la Seguridad Ferroviaria y la Seguridad del Transporte Naval, se tuvieron en cuenta los Códigos penales de Chile, Alemania, España (Arts. 382 y 560) y El Perú. Además, el Código Aeronáutico y la Ley General de Ferrocarriles de nuestro país. Debe destacarse que en esta parte se tuvo muy en cuenta el Anteproyecto de Código Penal presentado por el Foro Penal en 1995.

Respecto de las penas contempladas en esta propuesta y su comparación con las actuales para los delitos vigentes, no resulta sencilla básicamente por dos cuestiones: la reformulación de los tipos penales que se hace en esta propuesta y, la estructura normativa actual que regula estas materias, no contempladas actualmente en el Código Penal Chileno, salvo las conductas establecidas en el § 16 del Título VI del Libro Segundo. En cualquier caso, y hecha la prevención, en el siguiente cuadro pueden verse los principales puntos de correlación:

PROPUESTA LEGISLATIVA		NORMATIVA VIGENTE	
Delito	Pena	Delito	Pena
Art A.	Presidio 61 días 1 año /multa 2 a 10UTM /Suspensión de 2 años 1º ocasión./ Suspensión 5 años 2º evento. Cancelación licencia 3º tercera ocasión.	Art. 196 Inciso 1º. L.T.	Presidio menor grado mínimo./ Multa 2 a 10 UTM / Suspensión de 2 años 1º ocasión / Suspensión 5 años 2º evento.
Art B.	Presidio 3 a 5 años. / Multa 8 a 20 UTM. / Inhabilidad Perpetua para conducir.	Art. 196 Inciso 3º L.T.	Presidio menor grado máximo. / Multa 8 a 20 UTM / Inhabilidad Perpetua para conducir.
Art C.	Lesiones Graves: Presidio 1 a 3 años. / Multa 4 a 12 UTM. / Suspensión 5 años. Cancelación de la licencia en caso de reincidencia. /Lesiones Menos graves: Presidio 1 a 2 años. / Multa 1 a 10 UTM. / Suspensión 3 años.	Art. 196. Inciso 2º L.T.	Presidio Menor Grado Medio. / Multa 4 a 12 UTM. / Suspensión 36 meses lesiones menos graves, 5 años lesiones graves.
Art D.	Presidio 1 a 3 años. / Multa 2 a 10 UTM.	Art 114. LGF.	Presidio menor grado mínimo a medio. / Multa 50 a 500 pesos.

		Art 330 C.P.	Presidio menor grado mínimo. /Multa 6 a 10 UTM.
Art. E.	Multa 1 a 5 UTM. / Inhabilitación especial en su grado mínimo para el ejercicio de su profesión.	Art 116. LGF Art 331 C.P.	Presidio menor grado mínimo a medio. / Presidio menor en su grado medio a máximo. / Presidio mayor en su grado mínimo a medio. Presidio menor grado mínimo a medio. / Presidio menor en su grado medio a máximo. Aumentadas en un grado
Art. F.	Grado máximo de las penas impuestas en D-E. / Multas en su mitad superior.	Art 114 LGF. Art 330 C.P. Art 116 LGF. Art 331 C.P	Presidio menor grado mínimo a medio. / Multa 50 a 500 pesos. Presidio menor grado mínimo. /Multa 6 a 10 UTM. Presidio menor grado mínimo a medio. / Presidio menor en su grado medio a máximo. / Presidio mayor en su grado mínimo a medio. Presidio menor grado mínimo a medio. / Presidio menor en su grado medio a máximo. Aumentadas en un grado
Art G.	Mismas penas, mismos grados que los señalados en letras D-E-F.	Art 117 LGF. Art 332 C.P	Mismas Penas indicadas anteriormente.
Art H.	Penas accesorias de Inhabilitación especial en su grado mínimo. / grado medio si causare lesiones menos graves o graves. / Grado máximo si se	Art 114 LGF. Art 330 Inciso 2° Inciso 3°	Presidio menor grado mínimo a medio. / Multa 50 a 500 pesos. Presidio Menor en su grado medio. / Multa de 11 a 15 UTM. Presidio menor grado máximo. /Multa de

	causa la muerte.		16 a 20 UTM
Art I.	Presidio 1 a 3 años. / Multa 1 a 5 UTM.	-----	-----
Art J.	Presidio menor en su grado mínimo a medio. /Si Causare muerte o lesiones se sancionará con el delito de que se trate, aumentadas en su grado.	Art 198 L.T	Presidio Menor en su grado mínimo.
Art K.	Presidio 1 a 3 años. / Presidio 3 a 5 años.	Arts. 105 a 111 y 117 LGF. Art 323 C.P Art 324 C.P.	Mismas señaladas anteriormente. Presidio Menor en su grado mínimo a medio. Presidio menor en su grado medio a máximo.
Art. L.	Presidio 1 a 3 años. / presidio 3 a 5 años.	Arts. 105 a 111 y 117 LGF. Art 323 C.P Art 324 C.P.	Mismas señaladas anteriormente. Presidio Menor en su grado mínimo a medio. Presidio menor en su grado medio a máximo.
Art M.	Inciso 1º Multa 1 a 10 UTM. / Inhabilitación especial para obtener licencia en grado mínimo a medio. / Inciso 2º Multa 10 a 50 UTM.	-----	-----
Art N.	Iguales Penas letra N.	-----	-----

Es fácilmente perceptible que, aun teniendo en cuenta la forma distinta de establecer las penas que se solicitó para la realización de este informe, la intensidad de las penas propuestas mantiene semejanza con las señaladas actualmente para las mismas o semejantes conductas típicas. De todas formas es de importancia indicar que, atendido el principio de proporcionalidad, se distinguió entre la pena asociada a las lesiones graves y al homicidio (Art. B) que actualmente no se distingue, desplazándose dicho castigo al Art. B, que a su vez, y por las mismas consideraciones, distingue entre lesiones Graves y Menos Graves.

III.- FUNDAMENTACIÓN PARTICULAR

- Título El epígrafe del título utiliza una designación comprensiva de los distintos párrafos que lo componen. Su explicación puede verse en el acápite Fundamentación General.
- §§ 1 a 2 Los epígrafes de los tres párrafos en que se desagrega el título se refieren derechamente a la materia reglada de acuerdo al bien Jurídico Protegido.
- Art. A La Propuesta establece como primer delito del título referido a la Seguridad vial, la Conducción en Estado de Ebriedad. Se tuvo en consideración la vigente Ley de Tránsito nacional, arts. 110, 111 y 196. De la legislación comparada se analizó el artículo 379 n° 2 del Código Penal Español, arts. 315 y 316 del Código Penal Alemán y el art. 274 del Código Penal Peruano. Naturalmente, se hicieron las variaciones correspondientes, teniendo muy en cuenta no cambiar la terminología ya asentada en nuestro país. Así, por ejemplo, el Código Penal Español no hace referencia a estado de ebriedad sino que directamente establece la tasa de alcohol penalmente relevante. En el caso Alemán, tampoco considera esta nomenclatura a nivel legal, ni establece tasas de alcohol en sangre en la norma, sino que se refiere al que *no esté en condiciones de conducir con seguridad*. Por ello la jurisprudencia del Tribunal Supremo Federal (BGH) ha introducido los conceptos de Ineptitud relativa y absoluta para conducir con seguridad, siendo esta última estimada por una tasa de 1,1. Respecto de la tasa de alcohol punible, aquí se propone incluirla directamente en la norma penal, así como se hace en el Código Penal Español, estableciéndola, además, para el Título completo, de forma de abarcar los arts. D y G del § 2. Delitos contra la Seguridad Aeronáutica, la Seguridad Ferroviaria y la Seguridad del Transporte Naval. Ahora bien, esta propuesta opta por mantener la tasa de 0,8 para considerarse legalmente en estado de ebriedad. Ciertamente es que la legislación comparada es variada en la cifra, así en España es 1.2 y en Alemania 1,1. Es más, la normativa de El Perú es aún más drástica castigando con penas incluso más altas que las de los países referidos y que las de Chile, cuando la presencia de alcohol en la sangre en proporción es mayor de 0.5 gramos-litro. Teniendo en cuenta que la tasa de alcohol en sangre punible en Chile ha sido establecida hace relativamente poco tiempo, y luego de un largo trabajo parlamentario y debatido profusamente por la comunidad, lo que llevó incluso a morigerar hace sólo un año la norma del art. 109 de la Ley del Tránsito en el sentido de no castigar por tasas inferiores a 0,3 gramos por mil de alcohol en sangre, hace aconsejable mantener la tasa actual de 0,8, ya que de todas formas, los efectos de tal cantidad de alcohol en sangre hacen insegura la conducción de vehículos de motor, lo que se apoya en investigaciones empíricas sobre la seguridad en el manejo de automovilistas alcoholizados.

Se trata, por tanto, de una regulación acorde con el modelo predominante en el derecho comparado asentada en el conocimiento actual de las ciencias empíricas sobre el particular. Se sigue esta misma tendencia del Derecho comparado en relación a la conducción bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas. Ciertamente es que los avances científicos en este extremo no han alcanzado la misma precisión, motivo por el cual se mantiene en la redacción del tipo penal la voz influencia, lo que permite la determinación de esto según las pautas del artículo 111 de la Ley del Tránsito vigente. La intensidad de la pena aplicada se encuentra dentro de los márgenes establecidos por la actual normativa sobre este tópico, que además es semejante a los niveles de la legislación comparada en general. Así por ejemplo en España se castiga con pena privativa de libertad de hasta 6 meses y en Alemania de hasta un año. Finalmente debe destacarse que en esta propuesta se mantiene la sanción gradual de suspensión de la licencia para conducir vehículos motorizados, atendida su mejor aptitud preventiva con un menor rigor penal.

Art. B

Este artículo se refiere a la lesión del bien jurídico vida como consecuencia de la conducción en estado de ebriedad, o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas. La tipificación de estas figuras penales, tanto el de homicidio como las lesiones a consecuencia de un accidente de tránsito, ha resultado siempre compleja, toda vez que se trata de conductas imprudentes (culposas) castigadas especialmente por este artículo. En este sentido, los Códigos Penales de España, Francia e Italia no contemplan figura como la nacional, sin embargo, si se agrava la pena del delito imprudente de homicidio o lesiones por haberse cometido en estas circunstancias. Así, el Código Penal Español considera agravante haber cometido el delito con vehículo de motor o ciclomotor (art. 621 n°4). El Código Penal Francés agrava la pena del delito culposo que tratamos si se comete en estado de embriaguez manifiesta o bajo la influencia de un estado alcohólico (Artículo 221-6-1 n° 2) o si el conductor había hecho uso de sustancias o plantas clasificadas como estupefacientes (Artículo 221-6-1 n° 3). Por su parte el Código Penal Italiano, también agrava la pena, pero atendiendo si el hecho se ha cometido con infracción de las normas sobre la disciplina de la circulación vial. En Alemania no se considera ni normativa ni agravación especial sobre este extremo, si no que se aplicaran las reglas del concurso. En esta propuesta, sin embargo, se ha optado por mantener la regulación establecida en la Ley del Tránsito en el artículo 196, pero con modificaciones. Así, en el articulado propuesto, en virtud del principio de proporcionalidad, se diferencia entre las consecuencias dañosas para la vida o la salud individual. El art. B se aboca sólo al primero, distinguiéndose de la regulación actual que castiga de igual manera la muerte de la víctima que la causación de lesiones graves del art. 397 n° 1 del Código Penal. Respecto de la sanción se respeta el rango de pena actualmente vigente en la Ley del Tránsito, incluyendo la pena de inhabilidad perpetua para conducir vehículos motorizados, por considerarse, como se planteó en el artículo

anterior, que ésta tiene una mejor aptitud preventiva para estos casos, con un menor rigor penal.

Art. C Trata esta figura penal sobre las lesiones producidas a consecuencia de la conducción en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas. La dificultad dogmática mayor se explicó en el artículo anterior. Ahora respecto de la redacción misma, se tomó del actual artículo 196 de la Ley del Tránsito, modificando la gradación de las penas de acuerdo a la lesividad de la Conducta. Como arriba se indicó, se bajó a esta norma las lesiones graves del 397 n° 1. Además, no distingue la actual regulación entre las lesiones graves o menos graves. En la propuesta que aquí se presente, se gradan las penas de acuerdo a la intensidad de la lesión del bien jurídico, de forma que se consideran desde las lesiones del 397 a las del 399. Como ya se vio en el caso del artículo A, no existe necesidad de castigar las lesiones leves, pues estas actualmente se subsumen en el tipo del 196. Pues de igual forma ahora con el artículo A. Se establece, además, la obligación del juez de decretar la cancelación de licencia para conducir vehículos motorizados, en caso de reincidencia en la figura descrita y sancionada en el inciso primero del Art. C.

Arts. D, E y F Estos dos artículos se refieren al maquinista, capitán, patrón, piloto, comandante o encargado de hecho de la operación, gobierno o vuelo de un medio de transporte. Ello, siguiendo formulación planteada en el Anteproyecto de Código Penal presentado por el Foro Penal en 2005, con la modificación de castigar penalmente, según esta propuesta, sólo cuando estos sujetos activos se encuentren en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópicas, en los términos dispuestos en el artículo A y no cuando la tasa de alcohol es inferior a 0,8 gramos por mil de alcohol en sangre. El Artículo E, sanciona al abandona su puesto estando en servicio. Claramente en estas figuras se protege la Seguridad Colectiva, teniendo en cuenta además el mayor daño potencial que generan estas conductas, es que atendido el principio de proporcionalidad el Art. D establece una mayor pena que el Art. A. En Derecho comparado se tuvo en cuenta la regulación establecida en el Código Penal Alemán, artículo 315^a numeral 1 y el Capítulo II referido a los Delitos Contra los Medios de Transporte, Comunicación y otros Servicios Públicos, del Código Penal Peruano, que castiga en el artículo 280 conducta semejante, pero referida sólo a poner en peligro la seguridad de los mismos medio de transporte, si referencia a conductas concretas como se proyecta en esta propuesta. En la legislación nacional, los artículos D y E encuentran su fuente en los artículos 330 y 331 del Código Penal, respectivamente y en los artículos 114 y 116 de la Ley General de Ferrocarriles, correspondientemente. Finalmente, respecto del Art. E este se diferencia de los artículos 331 del Código Penal y 116 de la Ley General de Ferrocarriles, por no exigir para la sanción de la conducta que el abandono sea específicamente dirigido a causar daño a alguna de las personas que iban en los trenes. Ello resulta coherente con el bien jurídico protegido aquí, que es

la Seguridad Colectiva.

El Art. F establece la agravación de las penas asignadas a los Arts. D y E, consistente en aplicar el máximo de ellas cuando se trate de medios de transporte público o de carga. Tratándose de penas pecuniarias, se impondrán su mitad superior. Considerando el bien Jurídico aquí protegido, la Seguridad Colectiva, resulta razonable dicha agravación atendido la mayor potencialidad lesiva de las referidas conductas cuando se trata de del transporte Público o de carga.

Arts. G Este Art. G aplica las mismas penas indicadas en los artículos precedentes, a los guardafrenos, al personal aeronáutico y demás personas que ejerzan funciones relativas a la seguridad del tráfico ferroviario, marítimo o aéreo que se desempeñen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o sicotrópica, o abandonen su puesto durante su servicio. Todo lo cual encuentra mismo fundamento que en el caso de los artículos anteriores.

Fuente de este Artículo la encontramos en el Anteproyecto de Código Penal presentado por el Foro Penal en 2005 (Art. 218) eliminándose en esta propuesta la referencia a la influencia del Alcohol. Además debe citarse como fuente el artículo 332 del Código Penal de Chile y el artículo 117 de la Ley General de Ferrocarriles.

Art. H Este artículo hace extensible a los cuatro artículos anteriores las penas accesorias de inhabilitación especial para ejercer la profesión, cargo u oficio. Ellas se gradan de acuerdo a la gravedad de la lesión causada: grado mínimo; si se producen lesiones menos graves, en su grado medio si se producen lesiones graves; y en su grado máximo, si se causa la muerte. Esta norma tiene por fuente el Anteproyecto de Código Penal presentado por el Foro Penal en 2005 (Art. 219). Dentro de la legislación actualmente vigente, se consideró como fuente el artículo 330 inciso 2° y 3° del Código Penal de Chile y el artículo 114 de la Ley General de Ferrocarriles.

Art. I El Artículo I castiga al transporte o haga transportar objetos peligrosos para la seguridad de un medio de transporte público o de carga, sin cumplir con las disposiciones legales o reglamentarias. Evidente es la naturaleza de ley penal en Blanco de esta disposición. Sin embargo, a su vez es claramente una de aquellas consideradas como permitidas por la jurisdicción constitucional nacional, sobre lo que se ha pronunciado nuestro Tribunal Constitucional reiteradamente. Así, se encuentra en ella la conducta punible, la pena y la norma reglamentaria se refiere a un “grupo de sujeción especial”, en relación a la actividad que desempeñan, por lo cual a su respecto estas normas no son referencias indeterminadas, sino que serán plenos conocedores de los deberes que ellas imponen. De todas formas, en lo que respecta al tráfico viario existe, publicada en el Diario oficial el 11 de febrero de 1995, el Decreto Supremo 298 que regula el transporte de sustancia peligrosas, con lo que el estándar para superar el baremo

constitucional de “publicidad semejante a la ley, se encuentra plenamente satisfecho.

Los incisos segundo y tercero se refieren a situación de riesgo equivalente al ya explicado. Es decir, a naves o aeronaves, respecto del capitán o comandante y a los que ordenen su zarpe o emprender el vuelo, con exceso de peso o mala distribución de la carga o en condiciones técnicas que hagan insegura la navegación o el vuelo.

Las mismas penas se impondrán al que haga circular una aeronave sin contar con el certificado de aeronavegabilidad requerido por la ley o los reglamentos, y al que ordene el zarpe de una nave sin que haya sido despachada por la autoridad marítima.

Art. J

El artículo J trata sobre el delito de atentado contra un medio de transporte en movimiento. Como es lógico el tipo exige que el referido medio de transporte se encuentre en movimiento, dado el Bien Jurídico que aquí se protege, que es diverso de la propiedad, que sería el exclusivo afectado en caso de estar detenido y protegido por el delito de Daños. Los verbos rectores: disparándole, apedreándolo o arrojándole objetos inflamables o explosivos, se dan por vía de ejemplo para delimitar de mejor manera las formas comisivas, dado que finalmente se establece que puede cometerse por cualquier otro medio semejante a los indicados. En relación con los delitos de homicidio o lesiones que se provoquen por las conductas descritas aquí, preferirán a la aplicación del Artículo J aquí propuesto, pero se agravarán por esta circunstancia. Fuente nacional de esta normativa se encuentra en el artículo 198 de la Ley del Tránsito que se recoge en su totalidad, así como hizo el Anteproyecto de Código Penal presentado por el Foro Penal en 2005 (Art. 224). Debe indicarse que en legislación comparada pueden encontrarse figuras semejante, aunque no idénticas, que protegen de la misma manera que aquí se propone. Así, el Código Penal Alemán lo incorpora en el artículo 315B, como Intervención peligrosa en la circulación viaria. También, y de forma parecida, el Código penal Español recoge estas conductas en el artículo 385.

Arts. K y L

Estos artículos se sanciona a aquél que cause daños en las instalaciones aptas para provocar un accidente ferroviario, aéreo o naval. Otra vez, y coherentemente, que claro aquí el objeto protegido por la norma pues estos actos no son mero vandalismo, protegido por el delito de daños, sino que requieren tener las características que permitan racionalmente entender que pueden causar un accidente.

De concretarse en el peligro provocado, la pena aumenta, pasando de ser de prisión de 1 a 3 años, a 3 a 5 años. El Artículo K encuentra su fuente nacional en los artículos 323 y 324 del Código Penal y en los artículos 105 a 111 y 117 bis de Ley General de Ferrocarriles y, además en el Anteproyecto de Código Penal presentado por el Foro Penal en 2005 (Arts. 222 y 223). En Derecho comparado, castiga semejantes conductas el Código Penal Alemán, en el artículo 315.

Arts. M y N

Los artículos aquí referidos tratan la conducta de quien pilotee, opere, comande o gobierne un medio de transporte público o de carga y quienes se desempeñen como personal aeronáutico de tierra y demás empleados a cargo de la seguridad del tráfico ferroviario, marítimo o aéreo sin tener la licencia requerida o portando una licencia obtenida fraudulentamente. Ciertamente es que este tipo de delitos son generalmente criticados por la doctrina en cuanto se trata de delitos meramente formales o de desobediencia. Con ello se quiere recalcar que su función solo tiene por objeto, antes que la protección de un bien jurídico, como corresponde al Derecho Penal, el simple reforzamiento de la gestión administrativa. Ahora bien, se establece este delito en esta propuesta por considerarse que en este caso se encuentra plenamente justificado, atendido el bien jurídico protegido. Y es que se trata de actividades especialmente sensibles, ya que se trata de quienes gobiernen medios de transporte público o de carga o los que se encuentran a cargo de la seguridad ferroviaria, marítima o aérea. Como a lo largo de toda esta propuesta se ha indicado, parece legítima la intervención punitiva en los casos más graves de afectación a la Seguridad Colectiva, y este es uno de ellos. Queda claro esto, desde que no se incorpora a todos los conductores de vehículos motorizados, como en el caso del Código Penal Español en su artículo 384, sino sólo a los indicados por el grave riesgo para la seguridad que implica que personas no cualificadas desarrollen estas actividades. En este sentido es que también se propone la sanción para quienes les contraten o permitan de cualquier forma cumplir dichas funciones. Por lo demás, la intensidad de la intervención aquí es baja, castigando con multas, que parece ser la sanción más adecuada para inhibir estas conductas peligrosas.