

Las consecuencias penales y civiles del delito de imprudencia

ROGER MERLE

Catedrático de Derecho Penal de la Universidad de Toulouse

Traducción de A. QUINTANO RIPOLLES

La imprudencia y su hermana gemela la negligencia, es una infracción penal en Derecho francés solamente cuando ha ocasionado incendio, lesiones o muerte de una persona. Pero entre todas las infracciones llamadas «involuntarias» de que dan cuenta las estadísticas criminales, es esencialmente la imprudencia o negligencia en materia de circulación la que presenta en la actualidad máxima importancia en razón de las 8.000 muertes, sin contar las innumerables lesiones, que le son imputables anualmente sobre las rutas de Francia.

De dicho hecho se deduce que las preocupaciones de los juristas relativas a los accidentes de automóvil han cambiado de objeto. Así como en otro tiempo se centraban, a través del artículo 1.384 del Código civil sobre el automóvil mismo, hoy día se dirigen sobre el conductor, en la perspectiva más individual y menos materialista de los artículos 1.382 y 1.383 del mismo Código y los 319 y 320 del Penal. No es ya posible, en la hora actual, centrar el problema en el «riesgo» del automóvil. La presunción de responsabilidad que pesa sobre el custodio de la cosa ha engendrado desarrollo de los seguros sobre riesgos, que progresivamente han atenuado en los automovilistas el sentimiento de su responsabilidad personal; de tal manera que la motorización de los ciudadanos franceses progresa a la vez que los accidentes se multiplican y las compañías de seguros se encuentran en las más graves dificultades financieras quedando amenazadas la seguridad e indemnización de no pocas víctimas. En consecuencia lo que interesa antes que nada, es eliminar el mal conductor e impedirle de desviar los riesgos que le sean imputables modificando su comportamiento. En esta guerra declarada contra el *Homo ambulator*, el Derecho penal despliega todos los recursos de su ciencia preventiva y curativa. Pero siempre inquietos sobre la eficacia, de tan difícil materia, los criminalistas se interrogan aún sobre cuál será la política a seguir, tanto en el terreno de la prevención como en el de la represión.

En el plano de las medidas preventivas, las primeras iniciati-

vas francesas remontan a 1851, con la Ley sobre la policía de carreteras y mensajerías públicas, que reglamentaba la forma de los ejes y condiciones relativas a la estabilidad y solidez de los coches. Otros textos más importantes la han sucedido hasta codificar casi completamente el tráfico por carretera. La primera exigencia de permiso para conducir fué establecida para los «Vehículos de petróleo». La Codificación culmina en el Decreto de 28 de agosto de 1957, en que se extiende la obligación del permiso a los conductores de motocicletas con cilindrada superior a 50 c. c., y que limita la validez de los de vehículos de peso pesado a un espacio de tiempo que varía según la edad del titular.

Paralelamente la administración ha tomado diversas medidas asegurativas de la seguridad del tráfico, singularmente por la creación de «Brigadas de seguridad» y puestos denominados de «Ángeles custodios» en los lugares especialmente peligrosos en épocas de excepcional afluencia circulatoria. Asimismo, se señala la labor llevada a cabo por el Cuerpo de Ingenieros de Caminos para mejorar y rectificar los lugares más peligrosos de la red de carreteras. Las organizaciones profesionales de automovilismo organizan frecuentemente «cruzadas de seguridad» o las llamadas jornadas «sin accidentes», poniendo gratuitamente a disposición de los usuarios estaciones de verificación técnica de los vehículos. Finalmente, a pesar de la oposición de los traficantes de vinos, se ha logrado establecer advertencias más o menos sugestivas al lado de las carreteras que invitan a los automovilistas a la abstinencia alcohólica.

A pesar de todo, triste es confesar que nada de esto ha conseguido, hasta el día, frenar la aterradora curva de accidentes y algunos espíritus críticos llegan a sostener que la reglamentación de la circulación no registra otra utilidad que la de ayudar a la justicia para desenredar la madeja de responsabilidades suscitadas por cada catástrofe. En todo caso resalta la necesidad de reglamentar paralelamente las consecuencias de la imprudencia de tráfico, tanto respecto a los autores de accidente, para los cuales el criminalista debe buscar las sanciones más adecuadas, como respecto a las víctimas, para las cuales parece cada día más urgente y más compleja la tarea de facilitar su legítima indemnización.

Las sanciones actualmente aplicables al autor de un accidente de circulación testimonian la preocupación del legislador contemporáneo de utilizar conjuntamente respecto a esta categoría muy particular de delinquentes, la política retributiva tradicional, así como la llamada de «defensa social». Ya la Francia de la monarquía, la de las carrozas y postillones, tiempo en el que Boileau deploraba ya el embarazo de las rutas, conoció para los autores de homicidio por imprudencia penas proporcionadas a la gravedad de la misma. El Código Penal Revolucionario de 1791, lejos de romper con esta tradición, estipuló penas de multa y aun de prisión; pero solamente en la hipótesis en que las lesiones ocasionadas hubieran

exigido un tratamiento superior a quince días. Todavía no se hacía mención en esta época, en que el holgar era una regla, a la incapacidad del trabajo. Es a esta noción más íntimamente ligada a las consecuencias del pecado original, a la que se refiere la ordenanza de 4 de octubre de 1945, Carta actual del «cuasidelito penal», cuyas penas varían según la extensión temporal de la incapacidad para trabajo: una multa de 6.000 a 36.000 francos y ocho días de prisión como máximo en los casos de lesiones o enfermedad que hayan ocasionado menos de seis días de incapacidad para el trabajo (art. 473, n.º 2.º del C. Penal); multa de 50.000 a 1.500.000 francos y de quince días a un año de prisión cuando se trate de más de seis días de incapacidad (art. 320 del C. P.); una multa de 100.000 francos a 2.000.000 y de tres meses a dos años de prisión en caso de homicidio involuntario (art. 319. C. P.).

A las anteriores sanciones, que son las del derecho común en materia de infracciones involuntarias, el legislador moderno ha añadido algunas más, especialmente adaptadas a comportamientos del usuario de la carretera: delito de huída, desobediencia a las indicaciones a los agentes de la fuerza pública o ultraje a los mismos en funciones del tráfico. Es menester añadir a estas previsiones las que el artículo 63 del Código penal hace gravitar desde 1945 sobre el automovilista que descuida la asistencia de la víctima, incluso en el supuesto de haber perecido, pues nada distingue en los primeros momentos la situación de lesiones o de muerte.

A excepción de algunos penalistas aislados que han sostenido que la imprudencia o negligencia debieran ser lógicamente justificables sólo en el campo civil, la oportunidad de la sanción penal en esta materia está generalmente reconocida. Sin embargo, los criminólogos se hallan divididos sobre la cuestión de saber en qué medida es conveniente o no aplicar a los delincuentes culpables las sanciones previstas para los dolosos, y si las penas de prisión o de multa inflingidas al ladrón o al estafador son igualmente idóneas para el conductor imprudente, y si frente a él tendrán la eficacia deseable. Son numerosos aún los penalistas que profesan la idea de que el automovilista culpable de un accidente es tan culpable, tan peligroso, tan impopular y tan sensible a las sanciones de prisión o multa como el delincuente intencional. Es chocante, de otra parte, comprobar con qué facilidad se asimila en esta materia la culpa al dolo, de hecho ya que no de derecho, y cómo la noción del dolo eventual preocupa los espíritus. Así, el mal conductor que toma una curva cerrada en tercera velocidad, o que adelanta a otro vehículo en lo alto de un badén, no puede ignorar que se expone a provocar accidentes y, sabiéndolo, es criminal el haber querido obrar a pesar de ello. Es esta conciencia de un accidente probable o posible y esta voluntad de no tomarlo en cuenta lo que le es moralmente imputable, haciéndole semejante al delincuente ordinario del que muchos, sin embargo, se estiman tan diferentes.

Desde un punto de vista moral es bien evidente que en nuestro siglo el uso del automóvil no ha contribuido ciertamente a dulcificar las costumbres. Por el contrario, ha descubierto en los seres más educados, y bajo la impunidad del anónimo que la circulación facilita, un instinto de agresividad grosero, así como el orgullo de una supremacía social que se vincula a la potencia del motor. El gorila feroz que, según Pascal, cada cual lleva en su interior, se despierta a veces al volante de los coches...

De otra parte, los estudios hechos en América sobre la Etiología de la delincuencia involuntaria han revelado que ciertos malos conductores habituales habían manifestado desde su infancia múltiples signos de asocialidad en muchos aspectos, comparables a los de otras categorías de delincuentes. Muchos autores, en fin, notablemente magistrados, hacen observar que respecto al automovilista imprudente las penas cortas de prisión, tan nefastas en otras materias, tienen un gran efecto intimidativo precisamente en la medida en que exponen a gentes que se aprecian de no pertenecer a la clase de los verdaderos delincuentes a sufrir la misma suerte ignominiosa que éstos.

Todo el mundo, sin embargo, no participa en los aludidos puntos de vista, pues según muchos criminólogos contemporáneos el comportamiento, mentalidad y reacciones penales del delincuente involuntario son, por el contrario, profundamente particulares a él. Así Herzog estima, a justo título, que el delito involuntario es propiamente un «delito de riesgo», implicando, dice, la aceptación de un riesgo social con la esperanza pasiva de poderlo evitar, siendo el automovilista imprudente una especie de jugador que arriesga su porvenir confiando en el eterno milagro de la suerte. Acepta, asimismo, ser eventualmente peligroso con la falsa creencia de no llegarlo a ser nunca efectivamente, y cuando el accidente sobreviene sigue la tendencia natural del espíritu humano a inculpar el azar y la fatalidad. Por lo mismo sigue considerando Herzog que es un error el considerar que la perspectiva de una pena de prisión pueda conservar un valor intimidativo, dado que el sujeto toma para sí el riesgo de la sanción con tanta mayor facilidad cuanto que le parece más lejana.

Ante tal disparidad de opiniones queda siempre como una interrogante cuál haya de ser la postura penal a adoptar. Una parte de la doctrina inglesa sugiere, no sin cierto humor, la conveniencia de acentuar el carácter humillante de las sanciones penales, por ejemplo, de obligar a los automovilistas condenados por accidentes graves a colocar sobre su coche una señal, designándolo como conductores peligrosos. Más concretamente, se ha propuesto mantener la sanción penal propia del delito de imprudencia, pero eligiendo paralelamente en infracciones toda una serie de actitudes por las que se manifiesta el espíritu de riesgo y el estado peligroso del conductor, tales como el delito de conducir en estado de embriaguez (como existe en muchos países de Europa y América) o

incluso el de conducir «en estado de fatiga excesiva», como se ha introducido en Suiza y Noruega.

En Francia se ha mostrado reacia, hasta ahora, la legislación a admitir la franca creación de estos «delitos obstáculos», pero a pesar de todo ha penetrado en su sustancia y espíritu mediante el rodeo de las medidas de seguridad que empiezan a prodigarse en esta materia.

Entre las medidas de seguridad admitidas por el Derecho francés en el asunto que nos interesa hay que dedicar una mención especial a la retirada del permiso de conducir y al internamiento del conductor alcohólico peligroso.

El nuevo Código de la carretera de 1954 atribuye a la suspensión y a la retirada del permiso de conducir amplias ocasiones de aplicación. La suspensión hasta dos años puede tener lugar no solamente cuando el conductor ha ocasionado un accidente de lesiones o muerte, sino también en los supuestos de conducción en estado de embriaguez, de fuga o de infracción de determinadas formas reglamentarias a la circulación. Entre estas últimas modalidades suele ser aplicado en las contravenciones en que se manifiesta un comportamiento egoísta, tales como la negativa de ceder a la derecha o de impedir el adelantamiento de otro vehículo, el desconocimiento de la prioridad de mano en los cruces y el deslumbramiento nocturno de los coches que circulen en sentido contrario. En fin, se ha previsto también que el permiso de conducir pueda ser retirado cuando resulte de una condena firme pronunciada por aplicación de los artículos 319 y 320 del Código penal y resultare de los hechos que el autor del accidente ha dejado de poseer las aptitudes y conocimientos exigidos para la obtención del permiso de que es titular.

En razón de su técnica la suspensión o retirada de permiso de conducir se emparenta, sin duda, con las medidas de seguridad. Por sus efectos, en cambio, consistentes en la privación de un derecho, así como por sus consecuencias, que pueden impedir a un conductor profesional de continuar en el ejercicio de su oficio, dicha sanción se halla muy próxima a una pena verdadera. Su objeto tiende, por lo demás, tanto a la intimidación pura y simple de los delinquentes en potencia como a la neutralización de las personas inaptas para conducir. De donde surge el problema de las garantías jurídicas contra suspensiones o retiradas arbitrarias.

En su afán de acudir lo más rápidamente posible a la urgencia de los males que los abusos en materia de circulación reclamaba, el legislador de 1954 ha descuidado un tanto la regulación de la medida de privación del permiso de conducir. Un Decreto de 28 de agosto de 1957 ha remediado un tanto tales defectos. Ordinariamente la retirada de permiso tenía lugar automáticamente, entre un mes y dos años, después de cualquier condena por homicidio o lesiones imprudentes. Esto parecía excesivo y en la actualidad, salvo en los casos de delito de fuga o de embriaguez, la autoridad

competente tiene la facultad y no la obligación de aplicar la referida medida. Parece excesivo, sin embargo, que una decisión tan grave y tan fuertemente tenida de sentido penal, sea susceptible de acordarse por la vía administrativa sin intervención de los tribunales represivos. Por una preocupación de simetría, que puede ser justificada en Derecho administrativo, es el Prefecto, a la vez que el llamado a otorgar los permisos de conducción, el que tiene, asimismo, cualidad para retirarlos. Si bien es cierto que ha de ser asesorado por una comisión técnica especial, cuyos miembros son nombrados por el Ministerio de Obras Públicas, conserva la facultad de acordar sin ella, en casos de urgencia, la suspensión provisional, por dos meses, después de haber oído al interesado, si bien con la obligación de someter el asunto a la siguiente reunión de la comisión. En un plausible exceso de celo ciertas comisiones técnicas no han dudado en constituirse al borde de las carreteras y tomar así decisiones inmediatas, género de justicia que es probablemente eficaz y moderno, pero que hace sentir a veces la nostalgia del pretorio y de sus formas, que Ihering nos enseñó que son las hermanas gemelas de la libertad.

La misma preocupación de eficacia ha conducido al legislador francés a tomar oportunas medidas contra los alcohólicos peligrosos. Una ley de 15 de abril de 1954 dispone que los agentes de policía deben proceder, tan pronto como se averigüe un delito o accidente de circulación, a verificar el estado de la persona presuntamente responsable mediante exámenes médicos, clínicos y biológicos, destinados a demostrar la presencia de alcohol en su organismo. Cuando tales verificaciones permitan considerar que el culpable estaba afecto de una intoxicación alcohólica peligrosa puede acordarse, previo examen más detallado de las autoridades sanitarias, su internamiento en un establecimiento de desintoxicación. En aplicación de este texto todos los automovilistas franceses se exponen, pues, a las desagradables diligencias de una toma de sangre; pero por su parte, las autoridades policíacas, judiciales o sanitarias llamadas a practicarla tampoco dejan de encontrar múltiples inconvenientes en su misión. En efecto, son varias las dificultades que en esta materia se plantean y que han suscitado interpretaciones muy diversas. Así, por ejemplo, ¿puede el interesado reusar a someterse a la toma de sangre?, ¿puede ser obligado a ello?, ¿a partir de qué dosis de alcohol en la sangre puede considerarse que hay impregnación o intoxicación alcohólica?, ¿en qué medida el *blood-test*, practicado en una carretera, puede servir ulteriormente a los tribunales para la solución del problema de la responsabilidad civil o penal derivada del accidente?

* * *

En lo que afecta precisamente a responsabilidades civiles son de señalar grandes esfuerzos llevados a cabo en Francia en los últimos años con el fin de salvaguardar la indemnización debida a

las víctimas de accidente de circulación. Y ello, tanto en lo que concierne a la multiplicación de garantías de la efectividad de la reparación como en lo relativo a la simplificación de los trámites. La garantía de pago ha llegado a ser mucho más eficaz desde la creación, en 1953, del llamado «Fondo de garantía automovilista» y desde la institución muy reciente del seguro obligatorio. Por otra parte, una ley de 31 de diciembre de 1957 ha devuelto a los tribunales judiciales la competencia que venía perteneciendo a los tribunales administrativos cuando los accidentes fueran ocasionados por vehículos de la Administración, con lo cual las víctimas no tendrán ya la dificultad de tener que elegir entre las vías diversas de reclamación ni temer desigualdades en la estimativa de sus perjuicios.

Paralelamente, sin embargo, el nuevo Código de procedimiento penal promulgado en diciembre de 1957 mantiene para la víctima de un delito su opción tradicional entre la jurisdicción civil y la represiva, subsistiendo, pues, una dualidad aun dentro del ámbito de la jurisdicción judicial.

A primera vista las ventajas que ofrece a la víctima el uso de la vía penal en vez de la civil, son las de su rapidez y economía, así como a las facilidades de prueba que ofrece la instrucción. Ellas son suficientes para explicar la extraordinaria abundancia de los procesos criminales ante los tribunales franceses, donde se ventilan en el fondo intereses predominantemente civiles. Pero hay todavía otras razones suplementarias que son propias de la materia de delitos de imprudencia, que aconsejan, por sus mayores probabilidades de éxito, que el ejercicio de la acción por daños y perjuicios se haga conjuntamente con la acción pública. Afirmación que puede sorprender a primera vista, pues teóricamente todo está organizado para que el proceso civil consecutivo a la infracción penal sea idénticamente resuelto en lo criminal y en lo civil. La formación de los magistrados es la misma, puesto que son alternativamente jueces civiles y penales, y si existe una primacía de la decisión penal sobre la civil es porque el tribunal de Casación ha proclamado en 1912 que el juez penal debe resolver el problema civil sirviéndose de los mismos métodos que el juez civil.

Sería interesante confrontar, al modo de como lo hizo Malraux en su «museo imaginario», tal decisión típica de la Corte de Casación en su Sala civil y tal otra, igualmente típica, en su Sala criminal. Quizá nos apercebiríamos entonces de que, en la realidad de los hechos, la indemnización a las víctimas de los delitos por imprudencia llevadas a cabo por las jurisdicciones represivas está un tanto influenciada por la autonomía del Derecho penal. Una culpa, un daño, una relación de causalidad entre aquélla y éste son las tres nociones fundamentales de la responsabilidad civil y que, sin embargo, no son siempre apreciadas en una misma perspectiva. Desde 1912 toda la culpa, incluso la más leve, basta para declarar la responsabilidad penal, del mismo modo que es suficiente desde siempre para engendrar responsabilidad civil. Este principio

es ciertamente respetado en materia de accidentes de automóvil, pero no lo es siempre, según parece, a propósito de otras responsabilidades criminales como la médica. De hecho basta consultar los repertorios jurisprudenciales para apercibirse que las imprudencias imputadas a los médicos por los Tribunales de los criminal son siempre las de máxima gravedad y que las simples casi jamás son estimadas.

En lo que concierne a la valoración del daño, las jurisdicciones represivas no desconocen el principio civilista, según el cual las indemnizaciones no deben exceder la extensión del perjuicio sufrido, si bien en ciertas materias, en que la gravedad de la culpa absorbe toda la atención del juez, éste cede a veces a la tentación de transformar la indemnización civil en una especie de «pena privada».

Pero es, sobre todo, en la apreciación del vínculo de causalidad donde se manifiesta la disparidad de decisiones penales estatuyendo sobre intereses civiles (que en conjunto se afilian a la doctrina de la equivalencia de condiciones) y de las decisiones civiles propiamente dichas (que son más favorables a la de la causalidad adecuada). La Sala de lo Criminal de la Corte de Casación, poco pródiga en fórmulas de principio sobre el criterio de la relación causal, se contenta con afirmar que si los artículos 319 y 320 del Código penal castigan a quien por impericia, imprudencia, negligencia o inobservancia de reglamentos haya sido involuntariamente la causa de homicidio o lesiones, dichos artículos no exigen que tal causa sea directa e inmediata. El examen de los casos concretos revela que, en realidad, la Jurisprudencia se preocupa más por la imprudencia en sí que por la relación adecuada entre la misma y el daño real. Desde que una culpa figura entre los antecedentes del daño se observa la tendencia a sancionarla, siendo bastante que la misma haya desempeñado un papel cualquiera en la cadena de causas originarias del resultado. Una reciente sentencia de 10 de octubre de 1956 es sumamente instructiva a estos efectos; en el curso de una partida de caza un cazador tiró al aire para avisar a sus compañeros, pero lo hizo en una carretera provista de cables eléctricos de alta tensión, uno de los cuales fué roto por la bala y cayó en tierra, provocando la electrocución de otro cazador, lo cual motivó la condena del que disparó por homicidio imprudente. Otras decisiones, en materia de accidentes de automóvil, siguen la misma tendencia, tal como la de 10 de julio de 1952, que admitió una relación de causa a efecto entre la imprudencia de un conductor y la muerte de la víctima, que tuvo lugar como consecuencia de una operación quirúrgica en la que se acreditaron defectos técnicos por parte del cirujano. La teoría de la equivalencia de condiciones no es siempre suficiente para explicar las decisiones penales de los Tribunales, puesto que ciertas imprudencias son admitidas incluso cuando no han desempeñado el papel de condiciones *sinequa non*. De lo dicho resulta, al parecer, que la indemnización del perjuicio corporal es en cierto modo más fácil en la vía penal que en

la civil, lo que no era cierto hasta fecha muy reciente por lo que concierne a la indemnización de perjuicios materiales.

Bajo el imperio de las disposiciones del Código de instrucción criminal de 1808, la Jurisprudencia, tomando como pretexto el carácter excepcional de la competencia de las jurisdicciones represivas respecto a la acción civil, acostumbraba a decidir que únicamente era admisible en lo criminal una acción civil en reparación de un «daño penal», es decir, un daño cuya producción hubiera sido determinada por una típica infracción criminal. Ahora bien, comoquiera que solamente son inculminables por la ley penal los daños concretos de los delitos de homicidio o de lesiones por imprudencia, la Casación deducía lógicamente que sólo tal especie de perjuicios era reparable en las jurisdicciones represivas y que las partes civiles debían dirigir ante los tribunales de este orden, únicos competentes, sus acciones en reparación de los demás daños materiales ocasionados en el accidente. Una excepción, sin embargo, era admisible en la hipótesis de que el suceso hubiera resultado de una simple contravención al Código de la carretera, en cuyo caso, se decía, el hecho podía ser inculminado fuera de toda consideración de un resultado determinado, pudiendo ser inculminado todo daño material derivado como un resultado del hecho punible.

Desde hace bastante tiempo una parte de la Doctrina criticaba este excesivo bizantinismo, que complicaba y dificultaba la acción de la víctima sin facilitar, en cambio, la labor del juez progresivo. Y el nuevo Código de procedimiento penal, promulgado en 31 de diciembre de 1957, parece haber puesto fin a las sutiles distinciones anteriores entre el daño propiamente penal y el daño en relación con el hecho perseguido. Así, prevé en su artículo 3.º que «la acción civil puede ser ejercitada al mismo tiempo que la acción pública y ante la misma jurisdicción, siendo ejercitable por todos los títulos de daños, tanto materiales como corporales o morales que deriven de los hechos objeto de la persecución». Esta nueva conquista de la parte civil es particularmente notable en una época en que una poderosa corriente doctrinal milita en favor de la evicción completa de la parte civil del ámbito de las jurisdicciones represivas. El debate penal, se dice, debe consistir en un diálogo humano entre el juez y el delincuente, no debiendo ser influenciado ni alterado por cuestiones de dinero. Mucho podría discutirse acerca de este tópico, pero para ello sería menester salir ya del tema que es propio del presente trabajo.

