

Trabajo recibido el 1 de marzo y aprobado el 12 de junio de 2017

## Fundamento y estructura del delito contemplado en el art. 195 de la Ley de Tránsito\*

### BASIS AND STRUCTURE OF THE CRIMINAL OFFENCE AS ESTABLISHED IN ARTICLE 195 OF THE ROAD TRAFFIC ACT

LUIS EMILIO ROJAS A.\*\*

#### RESUMEN

La reciente modificación introducida por la Ley N° 20.770 al artículo 195 de la Ley de Tránsito ha generado la impresión de que el fundamento de la norma radica en la protección de bienes jurídicos como la salud y la vida. Sin embargo, una aproximación a la norma que observa su relación sistemática interna con los deberes establecidos en los artículos 168 y 176 de la misma ley, pone de relieve el significado de la obligación de dar cuenta a la autoridad policial de la ocurrencia de un accidente del tránsito que ha provocado consecuencias lesivas. La presente contribución indaga en el fin y sentido de esta obligación en el contexto de una ley que regula el tráfico rodado. Asimismo, consulta por la relación entre esta obligación y el deber de detener la marcha, explícitamente impuesto por el art. 176 y relevante, en consecuencia, para la configuración del tipo del art. 195 inciso 2° de la misma ley. De este modo, arriba a la conclusión de que esta hipótesis típica constituye, al contrario de lo que el texto de la ley sugiere, un delito de *acción*.

#### ABSTRACT

The recent change to Article 195 of the Road Traffic Act introduced by Law 20.770 may be interpreted as being based on the need to protect health and life as legal rights. However a closer look at the regulation, taking into account its systematic relation with the obligations established in Articles 168 and 176 of the same law, highlights the meaning of the duty to report to police authorities the event of any traffic accident that causes damage. The present document aims to explore the purpose and meaning of this duty in the context of the Road Traffic Act. Furthermore, it will investigate the relationship between this duty and the duty to stop, as explicitly stated in Article 176 and relevant, as a consequence, for the configuration of the Article 195 section 2 of the same law. In this sense I conclude that this type of crime constitutes, on the contrary to what the law's text suggests, an act of commission.

---

\* El presente trabajo se publica en el marco del proyecto Fondecyt N. 1150178 sobre "Líneas básicas de una dogmática de los delitos propios de omisión: una aproximación a los deberes de solidaridad y al significado de su infracción", proyecto en el cual el autor participa como investigador principal; agradecimientos a la co-investigadora en el proyecto Dra. María Soledad Krause, por sus observaciones y críticas al borrador del trabajo y al ayudante de investigación Claudio Quintana, por su colaboración.

\*\* Profesor de Derecho Penal, Facultad de Derecho, Universidad Alberto Hurtado (Santiago, Chile). Doctor en Derecho (Albert-Ludwigs Universität Freiburg, Alemania). Correo electrónico: lurojas@uahurtado.cl.

## PALABRAS CLAVE

Accidente del tránsito – deberes de información y auxilio – abandono y omisión

## KEY WORDS

Traffic accidents – duty to report and duty to rescue – leaving the scene and omission

## 1. Introducción

El plexo de deberes, al cual un ciudadano se encuentra sujeto luego de ocurrido un accidente del tránsito, adquiere relevancia penal en el marco del art. 195 de la Ley de Tránsito (en adelante, LT)<sup>1</sup>. Esta norma ha sido recientemente modificada por la Ley N° 20.770 – popularmente conocida como “Ley Emilia”. Los cambios introducidos por esta ley son significativos. Así, por una parte, ésta le ha dado una nueva forma al tipo mediante la separación de las hipótesis básicas que antes se encontraban legisladas conjuntamente y de un modo bastante confuso en el texto de la norma<sup>2</sup>. Ahora, la hipótesis básica, que se describe mediante una remisión al deber establecido en el art. 168, se encuentra tipificada en el inciso 1° del art. 195 LT. A renglón seguido, en el inciso 2° del mismo precepto, se tipifica la hipótesis construida sobre la base de una remisión a los deberes establecidos en el art. 176 de la misma ley. Hasta aquí, la Ley N° 20.770 solamente reestructura el tipo, mejora el texto de la norma y clarifica la pena contemplada por la realización de la hipótesis básica ahora

---

<sup>1</sup> Art. 195 LT: “El incumplimiento de la obligación de dar cuenta a la autoridad de todo accidente en que sólo se produzcan daños, señalada en el artículo 168, será sancionado con multa de tres a siete unidades tributarias mensuales y con la suspensión de la licencia hasta por un mes.

El incumplimiento de la obligación de detener la marcha, prestar la ayuda posible y dar cuenta a la autoridad de todo accidente en que se produzcan lesiones, señalada en el artículo 176, se sancionará con la pena de presidio menor en su grado medio, inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica y multa de siete a diez unidades tributarias mensuales.

Si en el caso previsto en el inciso anterior las lesiones producidas fuesen de las señaladas en el número 1° del artículo 397 del Código Penal o se produjese la muerte de alguna persona, el responsable será castigado con la pena de presidio menor en su grado máximo, inhabilidad perpetua para conducir vehículos de tracción mecánica, multa de once a veinte unidades tributarias mensuales y con el comiso del vehículo con que se ha cometido el delito, sin perjuicio de los derechos del tercero propietario, que podrá hacer valer conforme a las reglas generales del Código Procesal Penal. Para los efectos de determinar la pena prevista en este inciso, será aplicable lo dispuesto en los artículos 196 bis y 196 ter de esta ley.

Las penas previstas en este artículo se impondrán al conductor conjuntamente con las que le correspondan por la responsabilidad que le pueda caber en el respectivo delito o cuasidelito, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 74 del Código Penal” (Ley N° 20.770, de 2014).

<sup>2</sup> Respecto de los problemas sistemáticos y de fundamento que planteaba la versión precedente del tipo: WEEZEL (2014), pp. 192 y ss.; en general, respecto de las modificaciones introducidas por la Ley N° 20.770 a la LT, MATUS (2014), pp. 101 y ss.

tipificada en el inciso 2º<sup>3</sup>. Luego, y por otra parte, dicha ley aumenta el marco penal en el caso en que, como consecuencia de la realización de esta segunda hipótesis básica, se produzcan lesiones graves-gravísimas o “la muerte de alguna persona”, forma agravada que se establece en el inciso 3º del art. 195 LT. Asimismo, el inciso 4º ordena imponer las penas previstas en este artículo conjuntamente con las que correspondan por la responsabilidad que pueda nacer del “respectivo delito o cuasidelito, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 74 del Código penal” (en adelante, CP).

A pesar de estas modificaciones y, en particular, no obstante la referencia expresa al significado de la afectación a la salud e incluso a la vida, contenida en el tipo base del inciso 2º y, más aún, en la agravación de su marco penal en el inciso 3º, a continuación se sostiene la tesis que el *fundamento* de la norma se mantiene *incólume*. Este deriva de la relación sistemática interna de esta norma con la regulación contenida en los títulos XV y XVI sobre “responsabilidad por los accidentes” y “procedimientos policiales y administrativos”, respectivamente, donde precisamente se ubican los deberes a los cuales se remite explícitamente el tipo del art. 195 LT. En este sentido, la legitimación de la norma del art. 195 deriva del fundamento material de los deberes y obligaciones impuestos por los artículos 168 y 176 LT.

La tesis precedente se sostiene frente a la opinión que tiende a ser mayoritaria en la jurisprudencia reciente de los Tribunales Superiores de Justicia. De esta jurisprudencia se extrae, a título ejemplar, el siguiente caso: “El día 7 de abril de 2015, a las 15:50 horas, aproximadamente, en circunstancias que N.A.G.O. conducía el automóvil placa patente XXXX-63 por calle C. en dirección al norte de esta ciudad, al llegar a la intersección con calle R.C., no cede el derecho preferente de paso, impactando el vehículo taxi colectivo placa patente YYYY-43 conducido por A.E.L.O., quien por proyección impacta al vehículo placa patente ZZZZ-32, de propiedad de E.S.. Luego N.A.G.O. detiene la marcha de su vehículo, observa las consecuencias de la colisión, y refiere al taxista que debe retirarse a recibir a sus hijas, y concurre a su domicilio. A raíz de la colisión, J.E.C.C., pasajero del taxi, resultó poli-contuso, leve”<sup>4</sup>.

En este caso, la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Punta Arenas, con base en una serie de antecedentes sobre la historia del establecimiento de la Ley N° 20.770, sostiene que “la finalidad del actual artículo 195 de la Ley N° 18.290 es proteger la integridad física y la vida de los afectados por el accidente de

<sup>3</sup> Clarifica, porque antes la norma contemplaba para esta hipótesis una suerte de pena privativa de libertad “facultativa”, técnica que dejaba en evidencia las dudas del legislador en torno al carácter penal de esta infracción; Biblioteca del Congreso Nacional (2014), p. 83 (en adelante, BCN).

<sup>4</sup> Corte de Apelaciones de Punta Arenas, rol N° 59-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 1º.

tránsito, al obligar al conductor del vehículo que lo provoca a detenerse para prestarles la ayuda que sea posible, lo que implica que, además, no se dé a la fuga y de cuenta a la autoridad cuando ocasione lesiones o muerte a las víctimas”<sup>5</sup>. Agrega la Corte que, “de este modo, se comete este delito cuando el conductor del móvil de que se trate incurre en el incumplimiento conjunto de las tres obligaciones que le impone la norma, cuales son, la de detener la marcha, prestar la ayuda posible y dar cuenta a la autoridad más próxima de inmediato, esto es, una vez ocurrido el accidente de tránsito en que hayan resultado personas lesionadas, mirando siempre a la *finalidad* de la norma en orden a brindarles la ayuda que sea posible”<sup>6</sup>.

## 2. Aproximación sistemática al fundamento material de la norma del art. 195 LT

### 2.1. Consideraciones metodológicas previas

Al abordar un tipo de la parte especial del Derecho penal, la jurisprudencia y la doctrina tradicionalmente formulan la pregunta acerca del bien jurídico protegido por la norma respectiva. Cuando se trata de una norma del CP, resulta sencillo determinar tal bien jurídico, a pesar de que el texto de dicho cuerpo legal se encuentra formulado en términos que hacen recordar más bien una concepción del delito como lesión de derechos ajenos<sup>7</sup>. La misma forma de proceder resulta llamativa cuando se aborda un tipo penal inserto en una ley especial, y no porque se recurra al concepto de bien jurídico. Pues, la legislación penal especial se ha desarrollado paralelamente o con posterioridad a la formulación moderna de la teoría del bien jurídico protegido. Lo que llama profundamente la atención es la forma de abordar tal clase de tipos penales que soslaya su ubicación sistemática precisamente en una ley especial y en su lugar busca el bien jurídico protegido entre las normas del CP de 1874<sup>8</sup>. La referencia expresa contenida no sólo en este tipo, sino que también en el art. 193 sobre conducción bajo la influencia del alcohol y en el art. 196 sobre manejo en estado de ebriedad, a los daños materiales, las lesiones corporales y

<sup>5</sup> Corte de Apelaciones de Punta Arenas, rol N° 59-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 3°; en igual sentido, Corte de Apelaciones de Punta Arenas, rol N° 60-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 3°; implícitamente, Corte de Apelaciones de La Serena, rol N° 37-16, de 16 de marzo de 2016, cdo. 4° y 5°.

<sup>6</sup> Corte de Apelaciones de Punta Arenas, rol N° 59-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 3° (destacado agregado).

<sup>7</sup> Crítico de esta concepción y en defensa del concepto de bien jurídico: GUZMÁN (2011), pp. 67 y ss., pp. 82 y ss.

<sup>8</sup> Así procede en la doctrina, por ejemplo, FALCONE (2015), pp. 155 y ss., respecto del nuevo tipo del art. 195 bis LT.

la muerte como consecuencias posibles del hecho, gatilla tal búsqueda y hace pensar que la norma respectiva protege bienes jurídicos como la vida, la salud o la propiedad<sup>9</sup>. Sólo que, según este razonamiento, como el CP ya tipifica los delitos de lesión a tales bienes jurídicos, entonces, se trataría en esta clase de tipos penales de delitos de peligro, algunas veces tachados *per se* con un cuestionamiento de su legitimación.

Afortunadamente, la forma de tipificación del delito contemplado en el art. 195 LT inhibe ese modo de proceder. Puesto que el tipo base, tanto del inciso 1º como del inciso 2º de dicho precepto, describe el injusto mediante referencia al incumplimiento de obligaciones contempladas, respectivamente, en el art. 168 y en el art. 176 LT. Metodológicamente, resulta prácticamente impuesto explicar el injusto del tipo base a partir de la infracción a los deberes establecidos por esta ley en ambas normas, es decir, según la relación sistemática *interna* predefinida por el propio art. 195<sup>10</sup>. También parece aconsejable, desde el mismo punto de vista, ofrecer primero una explicación del injusto descrito en el tipo base y luego fijar el alcance de la hipótesis agravada contemplada en el inciso 3º, para el caso en que se produzcan lesiones graves-gravísimas o la muerte de otro.

Pues bien, y en relación con el tipo base del inciso 1º y del inciso 2º del art. 195 LT, puede constatarse que la técnica o forma de tipificación del hecho punible es la misma. En efecto, el tipo se construye sobre la base del incumplimiento de obligaciones contempladas en otras normas de la LT, en la medida en que concurra un supuesto *fáctico* que a su vez se puede describir, en general, como “todo accidente en que se produzcan determinadas consecuencias”<sup>11</sup>. Respecto del tipo base del inciso 1º del art. 195, tanto el alcance de la obliga-

---

<sup>9</sup> En el origen de la norma, no se encuentran referencias a la protección de bienes jurídicos, sino que más bien al fin tanto de evitar la impunidad de las infracciones a las leyes del tránsito como, también, de exigir un mayor respeto a ellas, BCN (1963), p. 310; BCN (1984), p. 399; recién en las discusiones sobre la Ley N° 20.068, de 2005, y después sobre la Ley N° 20.770, aparecen referencias a la protección de bienes jurídicos, BCN (2005), p. 130; BCN (2014), p. 157.

<sup>10</sup> Sobre las relaciones de sistematicidad interna y externa. OSSANDÓN (2009), pp. 316 y ss. Esta relación sistemática aparece recién mediante la promulgación de la Ley N° 20.068 en 2005. En efecto, inicialmente existió una moción que tenía por fin incorporar las penas para la hipótesis con daños, por un lado, y lesiones, por el otro, mediante un inciso final del entonces art. 173 LT (actual art. 168), BCN (2005), p. 436; Sin embargo, en el contexto del 2º trámite constitucional, de 9 de junio de 2004, se señaló que era preferible incorporar las penas para esos supuestos fácticos en un artículo autónomo, pues de esa manera éstas se agrupaban en el título destinado a las sanciones de la LT, es decir, en su título XVII, BCN (2005), p. 581, pp. 623 y ss. Desde entonces, la norma de sanción del art. 195 se encuentra en dicho título.

<sup>11</sup> Desde el punto de vista de la técnica de tipificación, se trataría de una remisión *interna* que, en principio, no resulta problemática a la luz del principio de legalidad, OSSANDÓN (2009), p. 175, pp. 201 y ss.

ción como el supuesto fáctico se precisan en la norma de remisión contenida en el art. 168, que reza de la siguiente manera: “*en todo accidente del tránsito en que se produzcan daños el o los participantes estarán obligados a dar cuenta de inmediato a la autoridad policial más próxima*”<sup>12</sup>. De igual modo, los deberes cuya infracción configura el injusto descrito en el tipo base del inciso 2º del art. 195, junto con el supuesto fáctico de tales deberes, se encuentran también establecidos en la norma de remisión, en este caso, del art. 176, de la siguiente forma: “*en todo accidente del tránsito en que se produzcan lesiones o muerte, el conductor que participe en los hechos estará obligado a detener su marcha, prestar la ayuda que fuese posible y dar cuenta a la autoridad policial más inmediata, entendiéndose por tal cualquier funcionario de Carabineros que estuviere próximo al lugar del hecho, para los efectos de la denuncia ante el Tribunal correspondiente*”<sup>13</sup>.

Es decir, y como puede observarse, el *supuesto fáctico común* a ambos tipos radica en un accidente del tránsito en el que se provocan determinadas consecuencias, las que, a su vez, pueden consistir en daños materiales, lesiones corporales o la muerte de otro. Asimismo, es posible constatar la existencia de un *deber común* a ambas normas de remisión, cual es la obligación de dar cuenta a la autoridad, mientras que los deberes de detener la marcha y de prestar la ayuda posible solamente se encuentran previstos para la hipótesis fáctica del art. 176 LT, esto es, en el caso en que el accidente del tránsito provoque lesiones o la muerte de otro. Sin perjuicio de ello, y para los efectos de esclarecer el tipo base, tanto del inciso 1º como del inciso 2º del art. 195 LT, es necesario concentrar previamente la atención en el supuesto fáctico común y en el alcance de la obligación también común a ambos preceptos, esto es, en el deber de dar cuenta a la autoridad de la ocurrencia de todo accidente del tránsito en que se produzcan consecuencias lesivas para otro. La infracción de este deber constituye, entonces, el núcleo del *injusto-común* al tipo base tanto del inciso 1º como del inciso 2º del art. 195. Una vez esclarecido el injusto común del tipo base, puede luego abordarse la cuestión del alcance de la infracción a los deberes de detenerse y prestar la ayuda posible, impuestos adicionalmente por el art. 176 y, por ende, determinantes en el marco de la hipótesis prevista en el inciso 2º del art. 195<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> Ley N° 20.770, de 2014.

<sup>13</sup> Ley N° 20.770, de 2014.

<sup>14</sup> WEEZEL (2014), pp. 192 y ss. Sin embargo, el autor, no se detiene mayormente en este deber común y concentra su atención más bien en el alcance de la infracción al deber de prestar ayuda a la víctima, su fundamento y los problemas concursales que plantea con la eventual realización del delito imprudente de resultado, WEEZEL (2014), pp. 200 y ss.

## 2.2. Comparación previa con el tipo del art. 494 N. 14 CP sobre omisión de socorro

A fin de esclarecer el alcance del supuesto fáctico común al inciso 1º y al inciso 2º del art. 195 LT, sirve realizar un breve ejercicio de comparación de este tipo con el de omisión de socorro, previsto en el art. 494 N. 14 CP. Puesto que ambas normas parecen vincularse, aunque de manera y en una medida distinta, con la existencia previa de un deber general de *solidaridad*<sup>15</sup>. Además, el tipo de ambas normas se estructura sobre la base de la infracción de deberes, en el caso del primero, formulados explícitamente y, en el caso del segundo, configurado más bien de manera implícita –en principio, ambos serían delitos propios de omisión.

Sin embargo, el supuesto fáctico de los deberes, cuya infracción configura el injusto de ambos delitos, se encuentra descrito de manera distinta. El tipo de omisión de socorro describe una situación fáctica en la que una persona se encuentra “herida, maltratada o en peligro de perecer” y, además, “en desplazado, donde la posibilidad de socorro por otros diferentes del agente puede ser escasa”<sup>16</sup>. Es interesante hacer notar que en las dos primeras situaciones descritas por el tipo, el texto de la ley usa los mismos “verbos rectores” del tipo de lesiones graves del art. 397 CP, circunstancia de la cual es posible colegir que en esas situaciones la persona ha sido previamente herida o maltratada por otro. No obstante, estas lesiones corporales inferidas por otro no son por sí mismas relevantes, sino en la medida en que desencadenen un proceso de deterioro físico que eventualmente puede “conducir a la muerte, circunstancia que tendrá el rango de cierta cuando la situación de peligro pueda ser descrita como peligro de perecer”<sup>17</sup>. Es decir, ambas hipótesis adquieren relevancia en la medida en que constituyen estadios previos y eventuales a la tercera situación descrita en el tipo con la frase “en peligro de perecer”, esto es, en tanto conducen a una situación de peligro *existencial*. En consecuencia, esta tercera modalidad describe el supuesto fáctico *general* del deber de socorro, en los términos de una situación de peligro, que, entonces, puede tener su origen tanto en una conducta humana previamente realizada como otras causas<sup>18</sup>.

<sup>15</sup> En este sentido, respecto del tipo del actual art. 195 LT, WEEZEL (2014), pp. 194 y ss.; en cuanto al tipo de omisión de socorro, BUSTOS *et al.* (1966), pp. 174 y ss., 182 y ss.; recientemente, WILENMANN (2015), pp. 292 y ss.; sobre la relación entre ambos supuestos en la legislación penal española, VARONA (2005), pp. 91 y ss., pp. 118 y ss.

<sup>16</sup> BUSTOS *et al.* (1966), p. 174.

<sup>17</sup> BUSTOS *et al.* (1966), p. 174.

<sup>18</sup> BUSTOS *et al.* (1993), p. 277. “Es decir, con dicha expresión se señala únicamente la calidad de la *situación de peligro* que le da sustantividad a la figura. Básicamente, pues, la omisión de socorro es un delito de peligro para la vida e incolumidad del individuo” (destacado original).

En cambio, el tipo del art. 195 inc. 1º LT establece como supuesto fáctico un accidente en que sólo se produzcan daños materiales. En igual sentido, el tipo del art. 195 inc. 2º LT describe como presupuesto un accidente en que se produzcan lesiones corporales. Es decir, ambos tipos describen como supuesto fáctico un acontecimiento del cual resultan ya daños materiales o lesiones corporales para otro. Este suceso consiste en un accidente del *tránsito*, vale decir, una colisión ocurrida por el desplazamiento de peatones, animales o vehículos en vías de uso público –v. gr.: art. 2º Nº 41 LT. No se describe, en principio, una situación de peligro que puede probablemente realizarse en consecuencias lesivas para otro, sino que un acontecimiento que ya ha provocado daños para la propiedad o la integridad física de otro. Supuesto fáctico del tipo base del art. 195 es un accidente del tránsito que ha provocado consecuencias lesivas para bienes jurídicos, de cuya ocurrencia se ordena dar cuenta a la autoridad. La pregunta que surge ahora, entonces, atañe a los *finis* por los cuales se impone este deber.

### 2.3. Fines de la obligación de dar cuenta a la autoridad policial

Para abordar esta cuestión, resulta aconsejable volver a leer el texto de la norma del propio art. 195 inc.1º LT: *“El incumplimiento de la obligación de dar cuenta a la autoridad de todo accidente en que sólo se produzcan daños, señalada en el artículo 168 (...)”*<sup>19</sup>. Como se puede ver, el propio texto de la norma precisa aquello de lo cual debe darse cuenta al indicar: *“(...) de todo accidente en que sólo se produzcan daños (...)”*. Es interesante constatar que ni el texto del art. 195 ni el propio art. 168 LT se refieren a una obligación de “denunciar”, sino que sólo de dar cuenta a la autoridad, esto es, de informar a ésta sobre la ocurrencia de un hecho que, en principio, ella desconoce. La pregunta siguiente dice relación, entonces, con el sentido de esta obligación de informar. Al respecto, cabe tener presente que el art. 177 LT regula el procedimiento que la autoridad debe seguir al recibir información sobre un acci-

<sup>19</sup> El art. 195 inc. 1º LT aparece cronológicamente de la siguiente forma: en su origen, dicho supuesto era catalogado únicamente como una “presunción de culpabilidad”, prevista en la Ordenanza General de Tránsito de 1964 (art. 236 Nº 18 inc. 2º). Luego, en las discusiones de la Ley Nº 18.290, de 1979, que tenía por fin modificar dicha ordenanza, no existieron propuestas en orden a elevar dicha presunción a la categoría de delito. Es recién con la tramitación de la Ley Nº 20.068, de 2005, donde se presenta una moción para castigar esta hipótesis con las penas de multa de 5 a 10 UTM y de suspensión de la licencia de conducir hasta por un año a través de un inciso final del entonces art. 173 (actual art. 168), BCN (2005), p. 436. Sin embargo, dicha moción no logró materializarse y, en cambio, se adoptó la técnica de remisión en el entonces art. 196 D 1 (actual art. 195), cuya pena era la de multa de 3 a 7 UTM y suspensión de la licencia de conducir hasta por un mes, BCN (2005), pp. 623 y 678. Posteriormente, en el año 2009, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictó el D.F.L. Nº 1, mediante el cual el art. 196 D 1 tomó la numeración de art. 195, sin modificaciones en su contenido.



dente en el que sólo resultaren daños materiales. Dicha norma establece que Carabineros “hará constar el hecho en el Libro de Guardia, y sólo formulará la respectiva denuncia ante el Juzgado de Policía Local competente, si alguno de los interesados lo solicitare, sin retirarle la licencia, permiso u otro documento para conducir”. Es decir, el sentido de la obligación de dar cuenta a la autoridad radica aquí en dejar constancia del hecho y posibilitar así la decisión de los interesados recién en denunciarlo al Juzgado de Policía Local. Por consiguiente, la denuncia ante el Tribunal es en este contexto un efecto sólo *mediato* de la obligación de dar cuenta a la autoridad luego de ocurrido el accidente de tránsito y, además, eventual, en la medida en que la realización de este trámite procesal se supedita a la decisión de los interesados –dicho en el lenguaje procesal, rige el principio *dispositivo*.

La constatación anterior plantea la pregunta acerca de quiénes son los *interesados* en el sentido de este último precepto de carácter procedimental. Una respuesta a esta pregunta exige considerar la ubicación de la regla del art. 168 LT que impone esta obligación en los casos de accidente del tránsito con esta clase de consecuencias. Pues bien, esta regla se sitúa en el título XV “de la responsabilidad por los accidentes” de la LT, cuya primera norma –art. 165 LT– establece una regla general de responsabilidad civil en los términos siguientes: *“toda persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, sin consideración de los derechos de éstos o infringiendo las reglas de circulación o de seguridad establecidas en esta ley, será responsable de los perjuicios que de ello provengan”*. El art. 166 siguiente define los requisitos de la obligación de indemnización de perjuicios y, a continuación, el art. 167 contempla una serie de presunciones de esta clase de responsabilidad<sup>20</sup>. A partir de la relación entre las normas citadas, es posible colegir que los interesados son aquellas personas que han sufrido un perjuicio como consecuencia del accidente del tránsito y que, por consiguiente, se encuentran legitimadas para ejercer la acción civil indemnizatoria en contra del posible responsable, conforme al art. 165 LT<sup>21</sup>. Por consiguiente, los *finés* de la obligación de dar cuenta a la autori-

<sup>20</sup> Según BARROS (2006), pp. 468 y ss., pp. 718 y ss., estas reglas establecen un régimen de responsabilidad por negligencia o culpa, no así de responsabilidad estricta u objetiva.

<sup>21</sup> La reciente Ley N° 20.931, “que facilita la aplicación efectiva de las penas establecidas para los delitos de robo, hurto y receptación y mejora la persecución penal en dichos delitos”, en su art. 9°, inserta un nuevo inciso final al art. 168 LT, que permite a los interesados acreditar la ocurrencia del siniestro, para hacer efectivos los seguros de daños comprometidos, mediante declaración jurada y, por ende, sin necesidad de concurrir ante la autoridad policial. No obstante, la regla del art. 15 de la Ley N° 18.490, sobre seguro obligatorio, aclara que el derecho de la víctima o sus beneficiarios de hacer efectivo el seguro es sin perjuicio de la posibilidad de perseguir la indemnización de perjuicios conforme a las reglas del derecho común.

dad, establecida en el art. 168 y cuyo incumplimiento configura el injusto del tipo descrito en el art. 195 inc. 1º, consisten, primero, en posibilitar el registro de la ocurrencia del accidente del tránsito por parte de la autoridad policial y, segundo, en generar una instancia formal para recién tomar la decisión de llevar esta controversia de relevancia jurídica a conocimiento de un Tribunal.

La consecución del *primer* fin sirve tanto a la propia autoridad policial, para los efectos de recopilar información sobre la ocurrencia de accidentes del tránsito y así adoptar medidas generales de prevención, como a eventuales otros interesados, distintos de los que comparecen ante dicha autoridad, que no lo hacen porque no se han enterado hasta ese momento de la ocurrencia del accidente y que, en fin, en la medida en que se deje constancia de la misma, pueden acceder a esta información y así ejercer, por su parte, acciones civiles –cfr.: art. 179 inc. 3º LT sobre publicidad de las constancias relativas a accidentes de tránsito. El logro del *segundo* fin tiene el sentido más fundamental de constituir un paso en la transformación de los participantes en el accidente del tránsito en sujetos que deciden canalizar la solución del conflicto jurídico provocado por éste en el marco de un proceso desarrollado ante un Tribunal –sobre este sentido fundamental, *vid. infra* 2.5.

Similar ejercicio de lectura puede hacerse del texto del art. 195 inc. 2º LT: “el incumplimiento de la obligación de detener la marcha, prestar la ayuda posible y dar cuenta a la autoridad *de todo accidente* en que se produzcan lesiones, señalada en el artículo 176 (...)”<sup>22</sup>. En principio, el fin y sentido de la

---

<sup>22</sup> El art. 195 inc. 2º LT aparece cronológicamente de la siguiente forma: en primer lugar, fue en la Ley Nº 15.123, de 1963, donde aparecen por primera vez los deberes de detener la marcha, prestar la ayuda necesaria y dar cuenta a la autoridad más inmediata de todo accidente de tránsito en el cual se produjesen lesiones o muerte, cuya contravención era catalogada como una “presunción de culpabilidad” (art. 60). Luego, en el seno de las discusiones de la Ley Nº 18.290, de 1979, cuando se discutía sobre elevar dicha presunción a la categoría de delito, se inserta un art. 183 que establecía como obligaciones del conductor, que ocasionare un accidente del tránsito (únicamente) con lesiones, detener la marcha, prestar ayuda a los afectados y dar cuenta a la autoridad policial más inmediata. BCN (1984), p. 118. La omisión de estos deberes era castigada, en el art. 196 N. 16, como una contravención menos grave, con la pena de multa. BCN (2005), pp. 511-512. A continuación, en el seno de las discusiones de la Ley Nº 20.068, en particular, en el 2º informe de la Comisión de Obras Públicas de 1999, se presentó una moción que tenía por objeto elevar dicha infracción a la categoría de simple delito, agregando un inciso final al entonces art. 183 (actual art. 176). Sin embargo, en el contexto del 2º trámite constitucional de 2004, primó el criterio en orden a incorporar las penas para esos supuestos fácticos en un artículo autónomo, BCN (2005), p. 581, pp. 623 y ss. De esta manera, surge un art. 196 D 1 que sancionaba la infracción de esos deberes, y solamente para la hipótesis con lesiones, como un simple delito, BCN (2005), p. 678. Por último, ya en la tramitación de la Ley Nº 20.770, vuelve a aparecer la hipótesis de accidentes con resultado de muerte. En efecto, fue en el contexto de tramitación de esta ley que se configura el art. 195 con una hipótesis de lesiones, por un lado, y con la de lesiones del art. 397 Nº 1, del Código Penal chileno, y muerte, por el otro. Esta última configuración aparece mediante una moción, según la cual era necesario distinguir las penas en virtud

obligación de dar cuenta a la autoridad policial es aquí el mismo. De hecho, el propio art. 168 establece el vínculo, en tanto su inciso 3° contempla una presunción de responsabilidad civil basada en el incumplimiento de los deberes previstos en el art. 176. No obstante, la ubicación de esta última norma en el título siguiente sobre “procedimientos policiales y administrativos” le confiere un alcance mayor, sin que por ello pierda su núcleo de significado concerniente a la responsabilidad civil. Pues bien, esta norma se ubica a continuación de una serie de preceptos que confiere facultades a la Policía para retirar vehículos de la circulación, que hayan participado (*sic*) en accidentes del tránsito (art. 174), así como la licencia, permiso o documento de conducir de los infractores (art. 175), con el fin evidente de prevenir nuevos accidentes del tránsito. A continuación de la norma referida, se regula en el art. 178 LT el procedimiento a seguir por la Policía al recibir denuncias por infracciones a la LT o información sobre determinados accidentes del tránsito. A diferencia de la norma precedente (art. 177), antes mencionada a propósito del art. 168, esta regla de procedimiento se encuentra formulada en términos imperativos. En los casos de simples infracciones y de accidentes del tránsito con resultados de daños o lesiones leves, esta norma ordena remitir la denuncia junto con los documentos o licencias al Juzgado de Policía Local. Cuando en los accidentes del tránsito resulten lesiones menos graves, graves o la muerte de alguna persona, y en los casos de manejo en estado de ebriedad o bajo la influencia del alcohol, la misma regla del art. 178 ordena remitir la denuncia, junto con los documentos o licencias, al Tribunal del Crimen o al Ministerio Público. Es decir, la obligación de dar cuenta a la autoridad policial en estos casos tiene el efecto *también mediato* de activar un procedimiento de denuncia, por parte de dicha autoridad sometida ahora al principio de *oficialidad*, a fin de que se pueda esclarecer ante un Tribunal un hecho constitutivo de una infracción o eventualmente de un delito.

De lo anterior se sigue, entonces, que la remisión explícita de la norma del art. 195 a la obligación de dar cuenta a la autoridad policial en estos casos no impone una suerte de “autodenuncia” coactiva, de modo tal que la norma pudiera estimarse contraria al *principio* de no autoincriminación<sup>23</sup>. Este principio

---

de los resultados producidos, pues de otra manera se favorecería la huida del lugar del accidente, BCN (2014), p. 83. En consecuencia, de esta forma, se lograba tanto desfavorecer la impunidad del delito como también auxiliar a la víctima, BCN (2014), pp. 121-123 y p. 157.

<sup>23</sup> De otra opinión, VALENZUELA (2015), pp. 136 y ss., quien, empero, confunde esta figura con un delito de omisión de denuncia de un hecho delictivo por cometerse, cuya incriminación sería ilegítima en el caso de “auto-denuncia”. Sin embargo, esta última figura delictiva, hasta ahora inexistente en nuestra legislación penal –la omisión de denuncia tipificada en los artículos 175 a 177 del Código procesal penal se refiere a delitos previamente cometidos–, tal como aparece tipificada, por ejemplo, en el art.

presupone la calidad de imputado de haber realizado un hecho constitutivo de delito que se persigue y enjuicia en el marco de un proceso penal –v. gr.: art. 19 N. 7 letra f) de la Constitución Política. Estas condiciones no se reúnen en el momento en que la LT impone la obligación de dar cuenta a la autoridad policial, de modo que tal principio no puede operar como límite, al menos no directamente<sup>24</sup>. La obligación de dar cuenta a la autoridad se impone al participante o conductor del vehículo en tal clase de accidentes del tránsito. Estos hechos pueden constituir una infracción, un delito o generar, eventualmente, responsabilidad civil. El sujeto obligado no necesariamente es responsable del ilícito administrativo, penal o civil, también puede serlo en definitiva otro interviniente en el mismo hecho –por ejemplo, otro pasajero o incluso el tenedor del vehículo. El punto es que si la autoridad policial no se entera de la ocurrencia del hecho, tampoco puede el sistema procesal esclarecer la responsabilidad jurídica nacida de éste. De ahí la necesidad de imponer esta obligación.

Su cumplimiento también posibilita aquí el ejercicio de acciones civiles para la indemnización de perjuicios. Los accidentes del tránsito con resultado de

---

450 del CP español o en el parágrafo 138 del CP alemán, se refiere a hechos delictivos que otro sujeto distinto del obligado se encuentra por cometer y que, en esa medida, tiene bastante sentido, esto es, la imposición del deber de colaborar con la evitación de la realización próxima de un hecho delictivo. Como se ha podido ver en el texto, acá se trata de la obligación de dar cuenta a la autoridad de un accidente del tránsito ya ocurrido y que puede generar distintas clases de responsabilidad. No se trata, entonces, ni de “denuncia”, en el sentido de informar sobre la ocurrencia de un hecho constitutivo de delito, ni menos de “auto”, en orden a informar sobre la participación del propio sujeto en el mismo. Consideran amagados tanto el principio de no autoincriminación como incluso la dignidad de la persona, RAMOS y MARDONES (2014), pp. 35 y ss., “al convertir –el art. 195 LT– el incumplimiento de la obligación de dar cuenta a la autoridad en el presupuesto fáctico de un hecho en sí mismo constitutivo de delito (...) en efecto, el precepto legal fuerza al imputado a auto-denunciarse (...) no se entiende como el Estado pueda forzarla –a la persona imputada– a colaborar con la investigación del delito que se le atribuye” RAMOS y MARDONES (2014), pp. 36 y ss. Como se ha visto, el presupuesto del tipo del art. 195 inc. 2º, esto es, el incumplimiento de los deberes establecidos en el art. 176, no es un “hecho en sí mismo constitutivo de delito”, sino que eventualmente constitutivo solamente de una infracción *menos grave*, según el art. 201 N. 15 LT; a menos que los autores citados confundan la *norma de comportamiento*, cuya formulación aparece explícita en base a la remisión a los deberes del art. 176, con la *norma de sanción* penal también explícitamente contemplada en el texto del art. 195 inc. 2º, en cuyo caso sería aún menester aclarar que, respecto de la realización del hecho constitutivo del delito allí previsto y sancionado, no existe ninguna obligación de denuncia, menos jurídico-penalmente reforzada, ni de otro sujeto ni mucho menos del propio eventual imputado. Frente a un requerimiento de inaplicabilidad de las normas de los artículos 195 y 195 bis LT, entre otras cuestiones, el Tribunal Constitucional, se pronuncia recientemente a favor de la constitucionalidad de ambos preceptos; Tribunal Constitucional, rol N. 2983-16-INA, de 13 de diciembre de 2016, cdos. 13º y 14º.

<sup>24</sup> WILENMANN (2016), pp. 121 y ss., quien intenta reconstruir un *privilegio* de autofavorecimiento del imputado con la consecuencia sustantiva de excluir la pena, por ejemplo, del art. 269 bis CP, pero con el límite, en las hipótesis de autofavorecimiento agresivo, de perjudicar solamente a la administración de justicia y no a bienes jurídicos ulteriores, WILENMANN (2016), pp. 130 y ss.

lesiones o muerte pueden ser casos de realización del peligro para la seguridad de los demás que implica la conducción de un vehículo, “sin consideración de los derechos de éstos o infringiendo las reglas de circulación o de seguridad establecidas en esta ley” –art. 165 LT. Según la regla del art. 166, “el mero hecho de la infracción no determina la responsabilidad civil del infractor”, por lo que además es preciso acreditar la existencia de una “relación de causa a efecto entre la infracción y el daño producido por el accidente”. En tanto se logra esclarecer en el marco del sistema procesal, si el hecho constituye una infracción y, desde luego, un delito, se establece uno de los presupuestos de la responsabilidad civil<sup>25</sup>. Fin y sentido de la obligación de dar cuenta a la autoridad policial radica, por ende, también en el contexto del art. 176 en posibilitar, aun indirectamente, el ejercicio de las acciones civiles para establecer tal clase de responsabilidad, conforme a la regla general del art. 165.

#### 2.4. Alcance de los deberes de detener la marcha y prestar auxilio

En el evento de un accidente del tránsito en que se produzcan solamente daños materiales, el art. 168 LT impone explícitamente sólo la obligación de dar cuenta de inmediato a la autoridad. Sin embargo, el inciso 2º del art. 168 establece una presunción de culpabilidad respecto de aquellos que no dieran cuenta a la autoridad “y abandonaren el lugar del accidente”. Dado que sólo se puede abandonar un lugar en el cual uno previamente se encuentra, esta regla parte de la premisa implícita que el sujeto obligado permanece en el lugar del accidente. Si el sujeto incumple su obligación y abandona el lugar del accidente, se presume su responsabilidad *civil* por el daño producido. Según *Barros*, esta regla, en verdad, contempla una hipótesis de culpa infraccional, en el sentido de que permite calificar la conducta como ilícita, a menos que opere una excusa del infractor<sup>26</sup>. Para estos efectos, entonces, la culpa infraccional se funda en un deber *implícito* de permanecer en el lugar del accidente. Dicha regla, desde luego, no establece una presunción legal de responsabilidad penal<sup>27</sup>. El tipo base del art. 195 inc.1º, por su parte, se remite a la obligación de dar cuenta a la autoridad policial, es decir, al único deber formulado explícitamente y en términos positivos en el art. 168.

<sup>25</sup> BARROS (2006), pp. 718 y ss.

<sup>26</sup> BARROS (2006), p. 720.

<sup>27</sup> La jurisprudencia elaborada por Corte de Apelaciones de Punta Arenas, rol Nº 59-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 3º, en igual sentido, Corte de Apelaciones de Punta Arenas, rol Nº 60-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 3º, cita esta regla de la LT generando la impresión *errada* de que se trataría de una presunción legal de responsabilidad *penal*.

En los casos de accidente del tránsito con resultado de lesiones o muerte, el art. 176 LT impone los deberes de detener la marcha, prestar la ayuda posible y dar cuenta a la autoridad policial. Cabe hacer notar que, a diferencia de lo prescrito en el art. 168, la LT no ordena aquí un cumplimiento *inmediato* de esta última obligación. En estos casos, la norma del art. 176 impone explícitamente los deberes de detener la marcha y prestar la ayuda posible, aun cuando esto implique postergar momentáneamente el cumplimiento de la obligación de dar cuenta a la autoridad. En este sentido, para poder efectivamente cumplir el deber de ayuda, es necesario previamente verificar e incluso evaluar las consecuencias que produjo el accidente<sup>28</sup>. La ayuda posible de prestar es muy distinta, si éstas implican lesiones corporales de menor entidad o si, por el contrario, comportan un peligro de daño mayor para la salud o incluso para la vida de la víctima. Lo cierto es que el conductor que participa en el accidente de tránsito en estos casos difícilmente puede prestar ayuda eficaz, sin antes verificar y evaluar las consecuencias que éste tuvo en la situación concreta. En este contexto, la imposición del deber de detener la marcha adquiere el sentido de posibilitar al conductor dicha verificación y evaluación de las consecuencias del accidente, de tal modo que aquél pueda luego determinar la ayuda posible de prestar. Así comprendido, el deber de detenerse es funcional al deber de prestar la ayuda posible<sup>29</sup>. Dado que dicha labor de verificación y evaluación exige tiempo y, sobre todo, la ayuda misma que el conductor efectivamente presta, el art. 176 no exige un cumplimiento inmediato de la obligación de dar cuenta a la autoridad.

Sin perjuicio de lo anterior, y como ya se había mencionado, el inciso 3º del art. 168 LT contempla una presunción de responsabilidad del conductor que no cumpla los deberes impuestos por el art. 176 para esos casos de accidente del tránsito “*y abandonar el lugar del accidente*”. Si esta regla se entiende como una hipótesis de culpa infraccional, entonces, la responsabilidad civil se funda también aquí en un deber *implícito* de permanecer en el lugar del accidente<sup>30</sup>. Sin embargo, la infracción de este deber, que hace operar la presunción, implica trasladar la carga de la prueba al demandado, quien debe entonces probar una excusa suficiente no solamente respecto de la infracción misma, sino que

<sup>28</sup> FREUND (2014), números marginales 29 y ss., 74 y ss. (en adelante, núm. marg.).

<sup>29</sup> En este sentido, Corte de Apelaciones de Punta Arenas, rol N° 59-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 3º, en igual sentido, Corte de Apelaciones de Punta Arenas, rol N° 60-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 3º; así, también frente a la versión anterior del tipo: Corte de Apelaciones de Concepción, rol N° 505-12, de 9 de noviembre de 2012, cdo. 8º.

<sup>30</sup> BARROS (2006), pp. 720 y ss.

también en relación al nexo de causalidad<sup>31</sup>. Evidentemente, esta regla no puede regir en estos términos para los efectos de la responsabilidad penal. El art. 195 inc. 2º, por su lado, se remite a las obligaciones contempladas explícitamente en el art. 176, dentro de las cuales éste menciona, en primera línea, la obligación de detener la marcha. Ya se ha visto que el cumplimiento de este deber sirve, en principio, al deber de prestar la ayuda posible. Ahora, la pregunta que surge concierne a la relación entre el deber de detener la marcha y la obligación de dar cuenta a la autoridad policial. Aclarar esta conexión es importante, pues si existe, entonces sería necesaria la infracción conjunta de ambos deberes para la configuración del injusto del tipo base del art. 195 inc. 2º. Mas, dicha aclaración exige aproximarse al fundamento del deber de detener la marcha como tal.

## 2.5. El fundamento de legitimación material de la norma del art. 195 LT y sus límites

La participación en el tráfico vial es una actividad plenamente legítima, respecto de la cual los conductores gozan incluso de un *derecho*, conforme al art. 107 LT. Sin embargo, se trata de la participación en un actividad *riesgosa*, por lo que solamente es legítima en la medida en que se realice, ante todo, conforme a las normas y dentro de los límites impuestos por los artículos 108 y siguientes. Se trata de un ámbito de la vida intensamente regulado por el Estado, precisamente mediante la LT. La participación en este ámbito se encuentra condicionada al cumplimiento de estas normas y a la observación de estos límites. La conducción de un vehículo llevada a cabo sin observar estas normas o con infracción de estas prohibiciones, puede fundar responsabilidad por una contravención o incluso por un delito y, en el evento en que se produzca un daño para otro, puede generar responsabilidad civil.

En el marco de esta regulación, cabe preguntarse por el sentido de los deberes impuestos por el art. 168 inc. 1º y por el art. 176, a los cuales se remite el tipo base tanto del art. 195 inciso 1º como del inciso 2º LT. Esta pregunta es relevante, pues la legitimación de esta norma deriva del fundamento y sentido de esos deberes. A fin de esclarecer este punto, es preciso tener presente algunas características que *de facto* evidencia el tráfico vial, sobre todo el motorizado. Pues bien, este se caracteriza, entre otros aspectos, por la *rapidez* de los sucesos del tráfico, el *anonimato* de los participantes en el mismo, la *casualidad*

---

<sup>31</sup> BARROS (2006), p. 724, pues, la presunción se refiere tanto a la culpa infraccional como a la causalidad, esto es, se extiende a ambos elementos fundantes de la responsabilidad civil, con la consecuencia procesal de que corresponde al demandado probar que no ha cometido infracción y que no existe relación de causalidad entre ésta y el daño.

de los contactos entre ellos y la *facilidad* de su huida<sup>32</sup>. Es en este contexto fáctico donde ocurre el accidente del tránsito. Dadas esas características, este suceso en cuanto tal no puede ser directamente objeto de regulación jurídica ninguna. En este contexto fáctico, el accidente del tránsito implica una suerte de interrupción momentánea del estado jurídico<sup>33</sup>. El riesgo característico del tráfico rodado, que deriva de su fluidez y variabilidad, así como del anonimato y de la casualidad del contacto entre sus participantes, se actualiza en el momento del accidente. Si éste ha ocurrido por la infracción de una regla de circulación o si ha implicado la lesión de derechos de otro, como el derecho a la propiedad o a la integridad física, frente a ello el Derecho tiene la pretensión de esclarecer la configuración de la infracción o establecer la responsabilidad por el daño producido. Esta pretensión del Derecho, empero, corre a su turno el riesgo de verse frustrada por las características fácticas del tráfico rodado, si éste recupera prontamente su fluidez y rapidez o si los participantes en el accidente permanecen en el anonimato o derechamente huyen del lugar. De ahí la necesidad de imponer *deberes* en el momento exactamente *posterior* a la ocurrencia del accidente del tránsito.

El sentido básico de estos deberes radica en extraer del accidente un *conflicto* jurídico y reconvertir a los participantes de este acontecimiento en *personas*, esto es, en sujetos de derechos y obligaciones, para de este modo hacer surgir de la mera interacción sujeto-objeto una relación entre sujetos jurídicos –una relación jurídica. Como dice *Schild*, se busca así generar un espacio separado para el Derecho mediante su desglose del contexto fáctico del tránsito: “*la dinámica debe ser frenada y atascada, la variabilidad, casualidad y fluidez del suceso fijada*: esto sólo puede resultar en la medida en que el flujo del tráfico –que si bien ha sido obstaculizado e interrumpido por el accidente, corre empero el riesgo de desbordarse y ser arrastrado por éste– *permanece interrumpido y estático y así logra ser preparado para posibles controversias jurídicas*”<sup>34</sup>.

Ahora bien, en el momento inmediatamente posterior al accidente de tránsito, tendría mucho más sentido imponer explícitamente el deber de permanecer

---

<sup>32</sup> ZOPFS (2014), núm. marg. 34.

<sup>33</sup> HRUSCHKA (2015), pp. 26 y ss., p. 28 nota 60, en que se corre el riesgo de volver momentáneamente al estado natural, en el cual lo mío y lo tuyo es interno, donde, a falta de un Tribunal y de un poder que imponga lo resuelto por éste, sólo queda la posibilidad de juzgar los derechos de uno y de los otros según la opinión propia y privada; KANT (1797), AB 74: “sólo en el estado civil puede haber un mío y un tuyo externo”.

<sup>34</sup> SCHILD y KRETSCHMER (2013), núm. marg. 9 (destacado agregado), aunque en relación solamente con el Derecho privado, pues existe amplio consenso, en la doctrina y jurisprudencia alemanas, en torno a que el cumplimiento de los deberes de permanecer en el lugar del accidente y de posibilitar las comprobaciones de información sirve al aseguramiento de pruebas para el ejercicio de acciones civiles.



en el lugar del mismo y posibilitar así el intercambio de informaciones entre los participantes en el suceso. En este sentido, resulta notable que en la situación fáctica comparable del abordaje o colisión entre naves, el art. 112 inc. 2º de la Ley de Navegación (en adelante, LN) imponga el deber de “dar al otro –capitán– las informaciones necesarias para su identificación”, luego y además del deber de prestar auxilio a los tripulantes de la nave en peligro –v. gr.: art. 102 LN. Sin embargo, la LT no impone *explícitamente* tal deber de permanecer en el lugar del accidente ni de intercambiar informaciones entre los participantes en el mismo, sino que la obligación de dar cuenta a la autoridad policial de la ocurrencia del accidente. Existen varias razones que pueden explicar esta decisión del legislador del tránsito. Una razón atañe a la circunstancia de que además del interés de los participantes en el accidente en ejercer acciones civiles por el daño producido, también el Estado puede tener interés en establecer la responsabilidad administrativa o penal por la infracción o el eventual delito cometido, respectivamente. El conflicto jurídico, que surge del accidente del tránsito, no se reduce necesariamente a una controversia entre particulares, sino que puede implicar también un conflicto entre un ciudadano y el Estado. Otra razón, vinculada a ésta, dice relación con la forma, muy arraigada en la tradición jurídica nacional, de abordar los conflictos de relevancia jurídica mediante su canalización exclusiva a través de instituciones del Estado y de evitar al mismo tiempo cualquier atisbo de autotutela ilícita. Lo anterior explica que la LT (art. 168) imponga la obligación de dar cuenta a la autoridad policial incluso en el caso de un accidente del tránsito que sólo provoca daños materiales, es decir, del cual surge un conflicto jurídico de carácter netamente patrimonial.

En síntesis, el sentido de la imposición de ese deber radica, por un lado, en convertir el rol de sujetos que participan en un ámbito de la vida dominado por la técnica en el papel propio de *personas* y abrir, de este modo, un espacio de relaciones nuevamente regido por el *Derecho*. Por otro lado, busca canalizar esta transformación mediante la autoridad policial y luego, eventualmente, ante un Tribunal donde se esclarezca y elabore el conflicto jurídico nacido del accidente del tránsito, evitando por esta vía cualquier intento de autotutela ilícita. Sin embargo, la forma en que se encuentra configurado este deber, en los términos de una obligación de dar cuenta a la autoridad y no explícitamente de permanecer en el lugar del accidente y posibilitar allí el intercambio de informaciones, puede resultar contraproducente a la luz de ese mismo sentido fundamental. A pesar de que en la práctica ocurre frecuentemente que, luego de un accidente, los participantes detienen la marcha, intercambian informaciones e incluso fotografían los daños producidos, lo cierto es que en la forma en que se encuentra formulado el deber en el art. 168 inc. 1º LT no se fomenta este encuentro directo ni tampoco un diálogo entre los particulares, sino que

se ordena recurrir inmediatamente a la autoridad policial más próxima, para que ésta proceda a recabar dichas informaciones y realizar actuaciones de fijación en el lugar del accidente. La LT tampoco determina aquí el contenido de la información que debe entregarse a la autoridad policial. A partir de la relación entre el deber del art. 168 inc. 1º y la norma del art. 195 inc. 1º, se infiere que el sujeto solamente se encuentra obligado a dar información sobre la ocurrencia del accidente del tránsito y de su participación en el mismo. La carga impuesta al sujeto obligado es menor, cuestión que se explica porque se trata aquí de un conflicto de relevancia puramente patrimonial entre sujetos del Derecho privado. En esta medida, la restricción de la libertad de acción que implica la norma de conducta subyacente al tipo base del art. 195 inc. 1º es proporcional y se justifica en atención al interés jurídico que correlativamente se protege, cual es, el interés de las partes del conflicto jurídico en posibilitar el ejercicio de acciones civiles por el daño material producido. En caso de infracción de esta norma de comportamiento, la sanción prevista consiste en una multa y en una suspensión de derechos, de modo que la eventual aplicación de la norma de sanción resulta también proporcional –conforme al principio de *proporcionalidad*<sup>35</sup>.

Los deberes impuestos por el art. 176, cuya infracción configura el injusto descrito en el tipo base del art. 195 inc. 2º LT, plantean también algunas cuestiones de legitimación. Estas deben abordarse por separado, es decir, en relación a la norma de comportamiento y luego respecto de la norma de sanción<sup>36</sup>. La restricción de la libertad de acción que significa la norma de conducta subyacente al tipo del art. 195 inc. 2º debe medirse en relación a la carga que implican los deberes del art. 176. A su vez, la carga que significa el cumplimiento de éstos también debe analizarse por separado. Respecto de la obligación de dar cuenta a la autoridad policial, cabe recordar que su cumplimiento, a diferencia del mismo deber impuesto en el art. 168 inc. 1º, no se exige de inmediato. En su dimensión *temporal*, la carga impuesta es aquí comparativamente menor. Pero, en su faz *espacial*, la carga impuesta es mayor. Pues, mientras la norma del art. 168 ordena dar cuenta de inmediato “a la autoridad policial más próxima”, con lo cual admite simplemente concurrir, por ejemplo, a la Comisaría más cercana, el deber impuesto en el art. 176 consiste en dar cuenta “a la autoridad policial más inmediata, entendiéndose por tal cualquier funcionario de Carabineros que

<sup>35</sup> ROJAS (2011), pp. 280 y ss.

<sup>36</sup> RAMOS y MARDONES (2014), pp. 27 y ss., 37 y ss., a pesar de trazar la distinción, no respetan este orden metodológico y llegan por ello a la conclusión apresurada de una supuesta infracción al principio de proporcionalidad; en contra expresamente se ha pronunciado el Tribunal Constitucional, rol N° 2983-16-INA, de 13 de diciembre de 2016, cdos. 13º y 14º.

*estuviere próximo al lugar del hecho (...)*”. La referencia al *funcionario* policial que estuviere más cerca al lugar del hecho, permite colegir que el alcance de este deber radica en procurar que dicho funcionario se acerque al lugar del accidente y que él recabe las informaciones en el lugar mismo –*in situ*. En cuanto al contenido de la información que debe entregarse a la autoridad policial, éste se acota a la ocurrencia del accidente de tránsito. Sin embargo, el destinatario de la obligación impuesta por el art. 176 es el *conductor* del vehículo y no genéricamente el participante en el accidente del tránsito, como en el art. 168 inc. 1<sup>o</sup><sup>37</sup>. Es decir, la norma del art. 176 individualiza al destinatario de los deberes que impone. Esta mayor individualización se explica porque, a diferencia de la hipótesis del art. 168 inc. 1<sup>o</sup>, donde el accidente de tránsito sólo provoca daños materiales por los cuales los participantes indistintamente pueden ser responsables, aquí el supuesto fáctico de los deberes consiste en un accidente con consecuencias de lesiones corporales o muerte de una persona, esto es, que implica una lesión a derechos personales de otro. Esta mayor gravedad y personalización de las consecuencias del accidente permite identificar más fácilmente a una víctima y, correlativamente, a un eventual responsable, que sería el conductor del vehículo destinatario de los deberes impuestos por el art. 176. La menor carga que implica la posibilidad de dar cuenta a la autoridad policial no inmediatamente se compensa con una mayor especificación de la forma –en el lugar del hecho– y del contenido de la información que se debe entregar a dicha autoridad, en orden a informar sobre la ocurrencia del accidente del tránsito y, además, de que se ha participado como *conductor* en el hecho. Esta individualización del destinatario se explica también porque el incumplimiento como tal de estos deberes genera responsabilidad por la contravención sancionada en el art. 201 N. 15 LT y, eventualmente, puede fundar, junto a otras circunstancias, responsabilidad por un delito tipificado en la propia LT.

En definitiva, y como se sigue de lo expuesto, también existe una relación *funcional* entre el deber de detener la marcha y la obligación de dar cuenta a la autoridad policial, en el marco del art. 176. La mayor especificación de la forma en que debe entregarse la información a la autoridad policial y de su contenido, es indicativa de que, en este supuesto fáctico más grave, dicha autoridad tiene un interés en recabar la información sobre el accidente de tránsito en el *lugar* del mismo. Dicho en términos más coloquiales, no le interesa, como en el supuesto fáctico del art. 168, recibir información sobre el accidente simplemente en base a la “versión oral” de los participantes en el mismo, sino que le interesa ella misma recabar esa información y “ver” los rastros del accidente *in situ* –*v. gr.*: fijar fotográficamente el lugar del accidente. Sin embargo, la satisfacción

<sup>37</sup> ZOPFS (2016), pp. 426 y ss.

plena de este interés legítimo del Estado, representado por la autoridad policial, presupone que el conductor permanece en el lugar del accidente. Si el conductor, por los motivos y razones que sean, ha abandonado este lugar y posteriormente le entrega la información sobre el hecho, según su versión del mismo, la autoridad policial efectivamente recibe información, pero no en la calidad que le interesa. El sentido del deber de detener la marcha, entonces, radica aquí en contrarrestar la tendencia ínsita del tráfico rodado a recuperar su fluidez y rapidez, en una palabra, su *dinámica*. Y como el accidente implica ya *de facto* una interrupción del tráfico, el cumplimiento de dicho deber adquiere el sentido de *mantener estático* el tráfico hasta que la autoridad policial recabe por sí misma la información necesaria.

Esta relación funcional entre el deber de detener la marcha y la obligación de dar cuenta a la autoridad policial, no implica una restricción desmesurada a la libertad de acción. Esto porque la *carga* impuesta, que surge de esta relación entre ambos deberes, es básicamente *pasiva*. El contenido del deber de detener la marcha implica quedarse en el lugar del accidente y, desde luego, no reiniciar la marcha, vale decir, no abandonar dicho lugar. La obligación de dar cuenta a la autoridad policial, en este contexto, exige fundamentalmente esperar y *tolerar* la actuación del funcionario policial, en su labor de recoger la información sobre el accidente de tránsito. Cierto, implica también la actividad del conductor de dar información, pero el contenido de la misma se acota al suceso del accidente y a la participación de aquél en el mismo, por lo que no expone en demasía al obligado frente a los otros participantes y al Estado. La carga de deberes impuesta por el art. 176 se vuelve abiertamente activa, solamente en la medida en que el accidente del tránsito con consecuencia de lesiones corporales da origen, a su vez, a una *situación de peligro* de un daño mayor a la salud o incluso para la vida de otro. Bajo este supuesto, la norma de conducta del art. 195 inc. 2º, mediante remisión a los deberes del art. 176, exige prestar la ayuda posible, a fin de evitar la realización de dicho peligro. Mas este *deber de acción* se legitima, en la medida en que su cumplimiento sirve a la protección de la integridad física y de la vida de otra persona<sup>38</sup>. Además, el contenido de este deber se agota en prestar la “ayuda posible”, de modo que no exige asegurar la evitación del resultado adicional –de lesiones más graves o de muerte.

La restricción de la libertad de acción que implica la norma de conducta del art. 195 inc. 2º LT se funda, entonces, en la protección del interés de los participantes en el accidente y del Estado por esclarecer las responsabilidades

---

<sup>38</sup> En este sentido, Corte de Apelaciones de Punta Arenas, rol N° 59-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 3º, en igual sentido, Corte de Apelaciones de Punta Arenas, rol N° 60-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 3º.

jurídicas involucradas, y, además, en la protección de los derechos a la integridad física y a la vida de la persona afectada por el accidente. Por otra parte, la aplicación de la norma de sanción consistente aquí en una pena de privación de libertad, de privación de derechos y de multa, presupone el accidente del tránsito con resultado de lesiones corporales. Y, antes bien, exige previamente la infracción de los deberes de detenerse, de dar cuenta a la autoridad policial y prestar la ayuda posible frente a la situación de peligro para la salud y la vida surgida del accidente –*vid. infra* 3.3. En este sentido, la norma de sanción resulta proporcional a la gravedad del injusto fundado en la infracción de estos deberes frente al supuesto fáctico de un accidente del tránsito con resultado de lesiones corporales.

## 2.6. Excurso dogmático-comparado sobre la tortuosa relación entre la hipótesis de accidente del tránsito y la injerencia como fuente de una posición de garante

Tanto en Alemania como en España se ha discutido sobre el alcance que tiene la hipótesis especialmente legislada del accidente de tránsito, con eventuales consecuencias perjudiciales para la salud y la vida de otro, respecto de la *injerencia* como fuente de una posición de garante para los efectos de la configuración de un delito impropio de omisión en estos casos. En este punto, el propio *Welzel* critica una línea jurisprudencial del Tribunal Supremo Federal alemán (BGH) que precisamente en estos casos deriva una posición de garante basada en la injerencia, para los efectos de tal clase de responsabilidad penal<sup>39</sup>. Su crítica se apoya fundamentalmente en la historia legislativa que había sufrido esta hipótesis desde su regulación original en el acápite sobre contravenciones del *Reichstrafgesetzbuch* de 1871. El § 366 N. 10 de este CP remitía al § 18 inciso 7º del Reglamento sobre tráfico motorizado, disposición esta última que ordenaba expresamente al conductor, en el caso de un accidente de un vehículo motorizado con personas o cosas, “inmediatamente detenerse y prestar la ayuda necesaria según las circunstancias del caso”. Dicha norma fue sustituida en 1909 por el § 22 inc. 2º de la Ley de vehículos motorizados, que rezaba de la siguiente manera: “el conductor de un vehículo motorizado que dolosamente deja (“*verlässt*”) a una persona lesionada por un accidente en una situación de desamparo (“*in hilfloser Lage*”), será castigado...”. Cabe tener presente que el inciso 1º del § 22 de dicha Ley contemplaba el delito de “fuga del lugar del accidente”, de modo que la citada disposición del inciso 2º era un hipótesis agravada de este delito<sup>40</sup>. Pues bien, *Welzel* recuerda que esta disposición del

<sup>39</sup> WELZEL (1958), p. 494.

<sup>40</sup> STEENBOCK (2004), p. 15.

§ 22 de la Ley de vehículos motorizados fue derogada en 1940 con motivo de la introducción cinco años antes del § 330 c sobre omisión de socorro al CP alemán (StGB): “el § 22 II se incorporó entonces al más abarcador § 330 c StGB”<sup>41</sup>. Su argumento radica, entonces, en que los casos de injerencia habían sido incluidos en el tipo general de omisión de socorro, con una ampliación de sus presupuestos de aplicación y una pena mayor, y que, por consiguiente, no podían ser excluidos del mismo y en cambio ser punibles como delitos impropios de omisión, tal como lo hacía el BGH<sup>42</sup>.

El mismo razonamiento alcanzó, aparentemente, una suerte de consagración legislativa en España. Pues la hipótesis equivalente, que antes se regulaba en la legislación especial de tráfico, fue incorporada en 1967 al art. 489 bis del CP, sobre omisión de socorro, como párrafo 3º del siguiente tenor: “Si la víctima lo fuese por accidente ocasionado por el que omitió el auxilio debido, la pena será...”<sup>43</sup>. Este cambio legislativo fue recibido críticamente por *Rodríguez Mourullo*, quien ya reconocía que ambas figuras tenían antes una estructura típica distinta y que debían entenderse también de modo diferente, pero que en virtud del principio de legalidad y la técnica de tipificación tal entendimiento quedaba truncado con dicha incorporación, pues esta hipótesis se sometía ahora a los presupuestos del tipo base de omisión de socorro<sup>44</sup>. El autor citado extrae la misma consecuencia que *Welzel* respecto de la injerencia como fuente de una posición de garante, con la diferencia que su argumento contaría con apoyo legal expreso en el art. 489 bis párr. 3º del CP español, entonces vigente. En este sentido, *Rodríguez Mourullo* sostiene que este precepto es una prueba de que para la ley penal española el pensamiento de la injerencia “no fundamenta, sin más, una responsabilidad de comisión por omisión” y que ese Código adopta una “vía intermedia”, según la cual ella origina solamente “una responsabilidad agravada respecto a la modalidad básica de omisión de socorro”<sup>45</sup>. Esta clase de responsabilidad surge de la infracción de un deber de auxilio a la víctima que se fundamenta, “no ya sólo en razones de pura solidaridad humana, sino, además, en la previa causación del accidente creador de la situación de peligro

---

<sup>41</sup> WELZEL (1958), p. 494.

<sup>42</sup> WELZEL (1958), pp. 494 y ss.

<sup>43</sup> RODRÍGUEZ MOURULLO (1973), pp. 501 y ss.

<sup>44</sup> RODRÍGUEZ MOURULLO (1973), pp. 502 y ss., incluso menciona una línea jurisprudencial del Tribunal Supremo español que inicialmente mantuvo una interpretación autónoma del párr. 3º del art. 489 bis CP, RODRÍGUEZ MOURULLO (1973), pp. 508 y ss.

<sup>45</sup> RODRÍGUEZ MOURULLO (1973), pp. 513 y ss.

(ingerencia)”<sup>46</sup>. En este sentido, *Huerta Tocildo* ve en este párrafo 3º del art. 489 bis CP también “una importante limitación, legalmente establecida y por lo tanto incontestable, al pensamiento de la *ingerencia* como fuente de un *deber de garantía*”, por cuanto el actuar precedente peligroso pero que permanece dentro de los límites del riesgo permitido únicamente origina un “*deber especial de auxilio* que, caso de ser incumplido, motiva la punición a tenor de la *omisión propia agravada*” prevista en dicha disposición<sup>47</sup>. Sin embargo, según esta autora, el accidente ocasionado imprudentemente, es decir, por una conducta precedente que excede los márgenes del riesgo permitido, “coloca a su autor en una *posición de garantía* originante de un correlativo deber de actuar en evitación de que el mencionado peligro se traduzca en lesión”, de modo que solamente en tal caso cobra vigencia el pensamiento de la ingerencia<sup>48</sup>. Lo anterior implica, en esta interpretación, que la modalidad agravada de omisión de socorro del art. 489 bis párr. 3º CP se configura en la medida en que el accidente haya sido causado *fortuitamente* o por una conducta precedente que se mantiene dentro de los límites del riesgo permitido.

Frente a esta interpretación, *Silva Sánchez* mantiene una postura crítica respecto de la ingerencia como fuente de una posición de garante, incluso en los casos de accidentes provocados por una conducta precedente realizada imprudentemente. El actuar precedente, tanto fortuito como imprudente, origina un “deber intensificado de evitar la producción de la lesión”, cuyo incumplimiento da lugar “a la responsabilidad agravada del artículo 489 bis, 3º, del Código penal”<sup>49</sup>. En este sentido, la versión de este precepto recogida en el art. 195, párr. 3º, del CP español de 1995, aclara que esta modalidad agravada resulta aplicable tanto en la hipótesis en que “la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio” como en el caso en que “el accidente se debiere a imprudencia”, con una pena notoriamente mayor en este segundo caso. Sin perjuicio de esta aparente solución legal, el argumento por el cual *Silva Sánchez* considera incluidos tales casos en esta modalidad agravada de la omisión de socorro se debe a una concepción general de los

<sup>46</sup> RODRÍGUEZ MOURULLO (1973), p. 515; más adelante aclara este autor que el deber “específico” de socorro y el “deber de permanecer” en el lugar del siniestro, cuyo incumplimiento da vida al delito de fuga, “aunque son deberes *autónomos* y con *finalidades* diversas, presentan un presupuesto fáctico común: la precedente causación del accidente” RODRÍGUEZ MOURULLO (1973), p. 519 (destacado agregado); según este autor, lo anterior “explica, aunque *no justifica*, la tendencia a soldar ambos deberes, vinculando luego, consecuentemente los delitos de omisión de socorro y de fuga”. RODRÍGUEZ MOURULLO (1973), p. 519 (destacado agregado).

<sup>47</sup> HUERTA TOCILDO (1985), p. 49 (destacado original); en este sentido, también BACIGALUPO (1970), p. 41.

<sup>48</sup> HUERTA TOCILDO (1985), pp. 50 y ss., p. 56; similar posición sostiene BACIGALUPO (1970), pp. 44 y ss.

<sup>49</sup> SILVA SÁNCHEZ (1988), pp. 573 y ss.

delitos de omisión, según la cual estos se dividen en tres clases. La primera clase viene constituida por las “omisiones puras generales”, en las que se castiga la infracción de “deberes de solidaridad mínima”, como ocurre en el tipo base de omisión de socorro del art. 195, párrafos 1º y 2º, y en la omisión de los deberes de impedir delitos o promover su persecución tipificada en el art. 450 del CP español de 1995. La segunda clase se conforma por las omisiones de “gravedad intermedia” o “puras de garante”, basadas en la responsabilidad por la infracción de deberes de “solidaridad cualificada”, que, sin embargo, valorativa y estructuralmente no es idéntica a los delitos de comisión activa. *Paradigma* de esta segunda clase sería la “omisión pura de garante” tipificada en el antiguo art. 489 bis, 3º, y actual art. 195, 3º, del CP español<sup>50</sup>. A este grupo pertenecen también las omisiones basadas en la vulneración de deberes cualificados de solidaridad por parte de sujetos especialmente obligados, por ejemplo, en el caso de las omisiones de socorro en el matrimonio, en la familia o en la función pública, “cuando el miembro de la correspondiente institución no ha extendido su propia esfera de organización a los riesgos concretos de que se trate y que ponen en peligro la esfera jurídica” de la víctima<sup>51</sup>. Finalmente, en la cúspide de esta *tripartición* se ubican los delitos de omisión valorativa y estructuralmente idénticos a la comisión activa –v. gr.: comisión por omisión u omisión impropia –, que se asientan en “la idea de responsabilidad por organización o, en otros términos, dominio del riesgo”<sup>52</sup>.

Tanto la postura crítica inicial de *Welzel* como la de los autores citados de la doctrina española, frente a la injerencia como fuente de una posición de garante, descansan en una interpretación *equivoca* del supuesto fáctico del tipo de omisión de socorro, que lleva a incluir la hipótesis fáctica del accidente de tránsito en el ámbito de esta norma. Según *Welzel*, el accidente – “*Unfall*” – queda abarcado por el elemento más general de la situación de peligro – “*Unglücksfall*”, que literalmente significa “caso fortuito”. Sin embargo, este autor escribe en una época en la cual el legislador alemán había recientemente incorporado al StGB tanto el tipo general de omisión de socorro en el § 330 c como el antiguo § 22 de la Ley de vehículos motorizados en el entonces § 139 a, posteriormente § 142<sup>53</sup>. Es decir, en un contexto histórico, en el cual existía aún poca claridad sobre el fundamento tanto de la norma sobre omisión de socorro como de aquella sobre “alejamiento del lugar del accidente” y, por consiguiente, también

<sup>50</sup> SILVA SÁNCHEZ (2003), pp. 432 y ss.

<sup>51</sup> SILVA SÁNCHEZ (2003), p. 476; SILVA SÁNCHEZ (2001), pp. 648 y ss.

<sup>52</sup> SILVA SÁNCHEZ (2003), p. 477; SILVA SÁNCHEZ (2001), pp. 644 y ss.

<sup>53</sup> WELZEL (1958), pp. 495 y ss.



sobre el alcance del supuesto fáctico de cada tipo. Actualmente existe claridad en Alemania en cuanto a que ambas normas tienen un fundamento diverso. El fundamento de la norma sobre omisión de socorro, ahora contemplada en el § 323 c StGB, radica en un deber de *solidaridad* que obliga a cualquier ciudadano a prestar auxilio a otro que se encuentra en una situación de peligro para bienes jurídicos. Por cierto, hay voces muy críticas acerca de tal fundamento de legitimación así como se discute sobre los bienes jurídicos que ameritan ser protegidos mediante la aplicación de la norma<sup>54</sup>. Lo claro es que aquí se trata de un deber general de socorro frente a una situación de peligro para bienes jurídicos, cuyo cumplimiento adquiere sentido en la medida en que se evita la realización del peligro. La situación de peligro para bienes jurídicos constituye el supuesto fáctico del deber general de socorro. En cambio, el fundamento de la norma subyacente al § 142 StGB consiste en la protección del interés que poseen los participantes en un accidente del tránsito en asegurar pruebas que les permitan luego ejercer acciones civiles de indemnización de perjuicios o defenderse frente a tales acciones injustificadas, interés de protección que se ve frustrado mediante el incumplimiento de los deberes de permanecer en el lugar del accidente y de tolerar la verificación de información por parte de los interesados también presentes. Por cierto que también se cuestiona la legitimación de la norma y, sobre todo, se discute acerca de su compleja estructura típica<sup>55</sup>. Pero es claro en este marco que el supuesto fáctico de los deberes radica en un accidente del tránsito que ha provocado un daño, cuya reparación se busca asegurar indirectamente mediante la protección del interés probatorio.

Como puede verse, la relevancia del supuesto fáctico de cada tipo es diversa. La situación de peligro como supuesto fáctico del tipo de omisión de socorro es relevante en la medida en que ésta puede realizarse en una afectación a bienes jurídicos. El momento decisivo para el cumplimiento del deber de socorro,

<sup>54</sup> Sobre la legitimación de esta norma, ya GALLAS (1952), p. 396; SPENDEL (2008), pp. 378 y ss.; KÜHL (2013), pp. 788 y ss.; KÜHNBACH (2007), pp. 95 y ss., pp. 207 y ss., 225 y ss. Una concepción muy restrictiva sostiene HARZER (1999), pp. 145 y ss., pp. 201 y ss., p. 216, según la cual se trata en la situación de peligro de mantener la relación jurídica misma, ante la cual el sujeto individual tiene una competencia solamente secundaria derivada del “desconocimiento” en que se encuentran los órganos primariamente competentes del Estado; críticos desde una perspectiva filosófico-jurídica, ya SEELMANN (1991), p. 302 y ss.; MORGENSTERN (1997), pp. 133 y ss.; KARGL (1994), pp. 249 y ss. Desde una perspectiva jurídico-constitucional SEEBODE (2003), pp. 279 y ss.; sobre los bienes jurídicos protegidos mediante la norma, ya VERMANDER (1969), pp. 18 y ss.; FRELLESEN (1980), pp. 131 y ss., pp. 144 y ss.; ZOPFS (2008), pp. 450 y ss.

<sup>55</sup> Muy crítico STEENBOCK (2004), pp. 57 y ss., 76 y ss., 168 y ss., 193 y ss.; sobre la estructura típica, es claro que el tipo del § 142 párr. 2º describe un delito de omisión, pues se trata del incumplimiento del deber *posterior* de posibilitar la verificación de informaciones sobre el accidente; la discusión se plantea respecto del tipo del § 142 párr. 1º; confróntese ZOPFS (2014), núm. marg. 14; SCHILD y KRETSCHMER (2013), núm. marg. 13 y ss.; en el sentido de un delito de acción, convincentemente KÜPER (1994), pp. 54 y ss.

entonces, es *previo* a la eventual realización del peligro. En cambio, el accidente del tránsito en tanto supuesto fáctico del tipo de alejamiento del lugar del accidente es relevante en la medida en que ya se ha realizado un daño. El momento determinante para el cumplimiento de los deberes de permanecer y posibilitar la verificación de información es aquí *posterior* a la realización del daño<sup>56</sup>. En conclusión, el significado del supuesto fáctico del tipo de omisión de socorro *excluye* la hipótesis de accidente del tránsito en el sentido del tipo de alejamiento del lugar del accidente. Ciertamente, la situación de peligro como presupuesto del tipo de omisión de socorro puede tener su origen en un accidente del tránsito, pero esta es una cuestión puramente fáctica, que no atañe a la estructura y alcance del tipo. *Ergo*, a partir de la historia legislativa de los tipos de omisión de socorro y de alejamiento del lugar del accidente en el StGB no puede extraerse consecuencia alguna respecto de la injerencia como fuente de una posición de garante para efectos de la responsabilidad por un delito impropio de omisión, como por el contrario argumenta *Welzel*.

La interpretación equívoca de esta hipótesis fáctica en la doctrina española deriva de una confusión legislativa, que fue tempranamente denunciada por *Rodríguez Mourullo*<sup>57</sup>. En 1967, el legislador español trasladó desde la legislación especial sobre circulación la hipótesis fáctica allí típicamente relevante de “fuga del lugar del accidente” al entonces vigente art. 489, párr. 3º, del CP español como modalidad agravada del tipo de omisión de socorro, precepto que se ha mantenido, con la modificación antes reseñada, en el art. 195, párr. 3º, del CP de 1995. Dicho traslado se explica por la *similitud* que puede observarse entre la hipótesis fáctica del accidente de tránsito y la situación de peligro como presupuesto del tipo de omisión de socorro, descrita en el párrafo 1º del entonces vigente art. 489, ahora del art. 195 del CP español. El problema radica en que el legislador español *confunde* ambas hipótesis fácticas por esa similitud, con lo cual le quita la relevancia propia que tenía el accidente de tránsito en el marco de dicha legislación especial. El significado propio del accidente se diluye en el de la situación de peligro, en el sentido del art. 195 párr. 1º del CP español<sup>58</sup>. El accidente de tránsito se vuelve un caso agravado de la situación de peligro descrita en el tipo base. El punto es que a partir de una confusión del legislador no puede extraerse una decisión del mismo en torno a regular especialmente la hipótesis de injerencia como fuente de una posición

<sup>56</sup> FREUND (1987), pp. 541 y ss.

<sup>57</sup> RODRÍGUEZ MOURULLO (1973), pp. 501 y ss.

<sup>58</sup> El problema es que esta comprensión del tipo del art. 195 párr. 3º del CP español en la práctica, de alguna manera, ha vuelto “invisible” la injerencia como figura conducente a omisión impropia. Ver, VARONA (2005), p. 199 nota 14.

de garante, para los efectos de la responsabilidad por un delito impropio de omisión. De hecho, el mismo legislador incorpora expresamente la injerencia como fuente del “deber jurídico especial” en el numeral 2º del art. 11 inc. 2º del CP español de 1995. Si se parte de la premisa de que aquella norma del art. 195 regula una hipótesis de injerencia en dicho sentido, entonces se plantea el problema virtualmente irresoluble de definir criterios para diferenciar entre aquella supuesta hipótesis de injerencia y la injerencia como fuente de un deber jurídico especial expresamente contemplada en el art. 11, inc. 2º, numeral 2º, del CP español de 1995<sup>59</sup>.

### 3. Estructura del tipo del art. 195 LT

#### 3.1. El tipo base del art. 195 LT

Una vez que se ha ofrecido una explicación plausible del fundamento de la norma –*vid. supra* 2.5, se puede ahora tratar la estructura del tipo del art. 195 LT y sus alcances. Al interior de éste, cabe distinguir el tipo base del inciso 1º, el tipo también base del inciso 2º y la figura agravada del inciso 3º. Se habla de un tipo base tanto del inciso 1º como del inciso 2º, porque ambos preceptos tienen el mismo presupuesto típico consistente en un accidente del tránsito, con la diferencia solamente en las consecuencias del mismo. El concepto de accidente del tránsito es, entonces, fundamental y determinante para ambos tipos.

Pues bien, accidente del tránsito es una colisión que, en tanto *acontecimiento*, deriva de los riesgos característicos del tráfico rodado, provoca un daño y ocurre repentinamente al menos para uno de los participantes<sup>60</sup>. El accidente debe haber ocurrido efectivamente, por ende, no basta la mera posibilidad ni tampoco la creación de un estado peligroso para el tráfico<sup>61</sup>. Además, es requisito adicional del tipo que el accidente haya provocado una consecuencia, esto es, un *daño*, que a su vez puede ser material –inc. 1º– o radicar en una

<sup>59</sup> DOPICO GÓMEZ-ALLER (2006), pp. 774 y ss. El autor propone una diferenciación a partir del “principio de gestión”, según el cual sólo lesiona quien gestiona un foco de peligro o un medio de protección ajeno (pp. 740 y ss.), entre el “omiso aseguramiento”, que presupone tal gestión previa y en esa medida conduce a responsabilidad equivalente al delito comisivo, y el “omiso salvamento”, que se enmarca en el ámbito de responsabilidad fijado por el art. 195 del CP español; en la hipótesis del art. 195 párr. 3º, la diferencia de responsabilidad proviene de que en este caso, si bien se ha causado el accidente y, en este sentido, se trata aquí también de responsabilidad por organización, dicha causación no implica la “gestión” indebida de una esfera jurídica ajena, de ahí que la omisión de auxilio en este caso conduzca solamente a la responsabilidad agravada del tipo de omisión de socorro (pp. 805 y ss.).

<sup>60</sup> ZOPFS (2014), núm. marg. 25; ZOPFS (2016), pp. 428 y ss.

<sup>61</sup> SCHILD y KRETSCHMER (2013), núm. marg. 34.

lesión corporal –inc. 2<sup>o</sup><sup>62</sup>. En cambio, la provocación misma del accidente *no constituye* un elemento del tipo, sin perjuicio de su relevancia para determinar la persona destinataria de los deberes respectivos, vale decir, en tanto sujeto que se ve involucrado causalmente como participante en el accidente<sup>63</sup>. En otras palabras, el tipo de injusto *no incluye como exigencia* que exista una relación de causalidad entre la conducta del sujeto y el suceso del accidente de tránsito. Como este acontecimiento es el supuesto fáctico de los deberes, cuyo cumplimiento se exige luego de ocurrido el accidente y, por ende, en que el injusto se configura también después del suceso, entonces, la causalidad no puede constituir parte integrante del tipo de injusto. Ahora bien, el accidente es un suceso que no solamente existe, sino que ha sido producido, esto es, al menos condicionado causalmente por un sujeto. Pero, esta contribución causal sirve solamente para delimitar personalmente el origen del accidente<sup>64</sup>. Es decir, la *aparente* contribución causal al accidente de tránsito es una característica que debe concurrir en el sujeto para que adquiera la calidad de *destinatario* de los deberes impuestos por la LT. En este aspecto, cabe destacar una diferencia en la calidad de destinatario de los deberes –del art. 168 inc. 1<sup>o</sup> y del art. 176, que puede implicar una diferencia también en la descripción del sujeto activo del delito del inciso 1<sup>o</sup> y del inciso 2<sup>o</sup> del art. 195, respectivamente.

### 3.2. El sujeto activo del delito

El art. 168 inc. 1<sup>o</sup> se refiere a “el o los participantes” en el accidente del tránsito. De esta manera, la norma no exige una calidad especial del autor, que pudiera convertir el tipo base en un delito especial, sino que más bien sólo restringe su ámbito de aplicación mediante la delimitación personal de la situación fáctica de realización del accidente<sup>65</sup>. Es decir, la norma citada restringe el círculo de sujetos obligados mediante la inclusión de ciertas personas involucradas en el accidente de tránsito, cuales son, los *participantes* en el mismo. De este modo, excluye a otras personas que, por ejemplo, pudieran haber presenciado el accidente o haberse simplemente enterado del mismo. A pesar de ello, la definición del sujeto activo contenida en el precepto citado es amplia, en el sentido de que abarca no solamente al participante directo, sino que también al indirecto. Esta definición amplia es comprensible, pues en el momento inmediatamente posterior al accidente resulta difícil determinar al

<sup>62</sup> SCHILD y KRETSCHMER (2013), núm. marg. 34.

<sup>63</sup> SCHILD y KRETSCHMER (2013), núm. marg. 30.

<sup>64</sup> SCHILD y KRETSCHMER (2013), núm. marg. 31.

<sup>65</sup> SCHILD y KRETSCHMER (2013), núm. marg. 46.

sujeto que ha provocado el accidente. Como se ha visto –*supra* 2.5, antes bien la norma prescinde de esta comprobación y la suspende hasta que el accidente llegue eventualmente a conocimiento del órgano estatal competente. Mientras tanto, esto es, en el momento posterior al accidente, la norma se dirige a “los participantes” en el hecho, con lo cual pretende asegurar la posibilidad de luego esclarecer la responsabilidad de cada uno. Por consiguiente, tanto el participante directo como el indirecto quedan incluidos en el círculo de obligados por la norma.

Así, participante *directo* es aquel que causa el accidente en el sentido de la *conditio sine qua non*<sup>66</sup>. En la medida en que se trata del sujeto causante del accidente, para los efectos de la delimitación del sujeto activo carece de relevancia si su conducta además infringe las reglas de circulación o por el contrario se realiza conforme a éstas. Participante *indirecto* es aquel que interviene de alguna forma en el accidente de tránsito, sin causarlo, por ejemplo, el copiloto que mueve el manubrio o el sujeto que conduce excesivamente lento – “a la defensiva”. Aquí y para los efectos de restringir el alcance de la participación indirecta, sí cabe recurrir al criterio normativo de la infracción a las reglas de circulación<sup>67</sup>. En este sentido, para ostentar la calidad de participante indirecto es menester que la conducta del sujeto infrinja dichas reglas, por lo que un comportamiento realizado conforme a deber excluye esa calidad. Finalmente, no basta una participación meramente *hipotética*, sino que debe fundarse en una intervención o conducta efectivamente realizada por el sujeto<sup>68</sup>.

El art. 176 LT restringe el círculo de destinatarios de los deberes y, por este intermedio, la descripción del sujeto activo del tipo base del art. 195 inc. 2º, al “conductor que participe en los hechos”. El criterio usado por la norma consiste en identificar, dentro de los participantes en el accidente de tránsito, a aquel que ha intervenido en el rol de *conductor de un vehículo*, motorizado o no. Esta delimitación se explica, porque el conductor de un vehículo puede alejarse con más facilidad del lugar del accidente, que en este caso ha provocado consecuencias más graves y frente al cual la LT tiene, por ende, un interés mayor en asegurar tanto el conocimiento del hecho como el cumplimiento

<sup>66</sup> SCHILD y KRETSCHMER (2013), núm. marg. 48; sobre la teoría de la *conditio sine qua non*, recientemente KORIATH (2007), pp. 27 y ss.; también MAÑALICH (2014), pp. 39 y ss.

<sup>67</sup> ZOPFS (2014), núm. marg. 38 y ss.

<sup>68</sup> A diferencia del alcance todavía mayor que tiene la definición de participante en el § 142 párr. 5 del CP alemán: “participante en el accidente es cualquiera cuya conducta puede haber contribuido, según las circunstancias, a la causación del accidente”; ZOPFS (2014), núm. marg. 40; SCHILD y KRETSCHMER (2013) núm. marg. 53; muy crítica de la definición legal, ENGELSTÄDTER (1997), pp. 38 y ss., pp. 46 y ss., p. 114, pp. 137 y ss., pp. 195 y ss.

del deber de ayuda. La mayor individualización del destinatario de los deberes impuestos por el art. 176 implica una restricción del sujeto activo del delito tipificado en el art. 195 inc. 2º al participante *directo*, vale decir, al sujeto que mediante la conducción del vehículo ha contribuido causalmente a la producción del accidente. Lo anterior, es sin perjuicio de la aplicación de las reglas de castigo de la intervención múltiple en un hecho punible, contempladas en los artículos 15 y 16 CP.

### 3.3. La conducta típica

#### 3.3.1. El tipo base del art. 195 inciso 1º LT

La descripción del sujeto activo del delito contemplado en el tipo base del art. 195 inc. 1º deriva de la definición del círculo de destinatarios del deber impuesto en el art. 168 inc. 1º LT. Como se ha visto, éste abarca a todo participante efectivo en el accidente de tránsito, directo e indirecto. Este tipo describe el injusto del delito mediante el incumplimiento de la obligación impuesta en el art. 168 inc. 1º, vale decir, dicho injusto se realiza mediante la sola infracción de este deber. La obligación consiste en dar cuenta de inmediato a la autoridad policial más próxima de todo accidente de tránsito en que sólo se produzcan daños materiales. Supuesto fáctico del deber es aquí la realización efectiva de tal clase de accidente del tránsito. El *objeto* del deber de dar cuenta radica en “todo accidente del tránsito” que ha provocado tales daños. En consecuencia, se obliga a informar de la ocurrencia del accidente, con independencia de la calidad en la cual se ha intervenido, sea como participante directo o indirecto. Asimismo, el propio tipo del art. 195 inc. 1º no establece un límite de relevancia en cuanto a la entidad del daño provocado por el accidente. Por ende, la obligación se impone aun cuando resulte un daño material de poca monta. El deber se activa por la constatación de la ocurrencia del accidente del tránsito y de la provocación de un daño material. En este sentido, el cumplimiento del deber presupone que el participante se encuentra *presente* en el lugar y momento del accidente<sup>69</sup>. Sin perjuicio de lo anterior, el momento determinante para la realización típica no coincide con el del accidente. Este último constituye nada más que el objeto del deber, esto es, aquello respecto de lo cual debe informarse a la autoridad policial.

El art. 168 obliga a dar cuenta a dicha autoridad “de inmediato”, requisito de inmediatez *temporal* que, entonces, se convierte en un elemento del tipo base del art. 195 inc. 1º LT. Esto es, la obligación debe cumplirse en un momento que se encuentre en una conexión de inmediatez temporal con el instante

<sup>69</sup> SCHILD y KRETSCHMER (2013), núm. marg. 52; ZOPFS (2014), núm. marg. 47.

del accidente. En la medida en que se trata de una obligación de dar cuenta a la autoridad, su cumplimiento presupone que el sujeto obligado antes se da cuenta por sí mismo del accidente con resultado de daños materiales. En este sentido, dicho cumplimiento presupone que el sujeto ha constatado previamente el acontecimiento del accidente. Entre el instante del accidente y el momento determinante de cumplimiento de la obligación, entonces, media la verificación por parte del propio sujeto obligado del acontecimiento y sus consecuencias<sup>70</sup>. Por lo tanto, el tipo se realiza en el momento en que, luego de ocurrido el accidente, el sujeto constata el acontecimiento y omite dar cuenta de ello a la autoridad policial. Se trata, por consiguiente, en el tipo del art. 195 inc. 1º, de un delito propio de omisión.

En cuanto al *destinatario de la información* que debe entregarse, este aparece descrito en los términos de “la autoridad policial más próxima”. En este sentido, el art. 168 inc. 1º establece también un requisito de conexión *espacial*, vale decir, debe informarse a la autoridad más próxima, no a cualquiera. Esta exigencia se torna a su vez en un elemento del tipo base de conexión *espacial* entre el lugar del accidente y la autoridad a la cual debe darse cuenta. Determinar cuál es la autoridad policial más próxima puede implicar una fracción de tiempo mayor. Por ende, luego de ocurrido el accidente y junto a la constatación de éste, cabe sumar esta fracción de tiempo necesaria para determinar al destinatario de la información que debe entregarse.

### 3.3.2. El tipo base del art. 195 inciso 2º LT

Como se ha expuesto antes, *vid. supra* 2.4., el art. 176 LT impone tres deberes al sujeto activo. Su infracción configura el injusto del tipo base del art. 195 inc. 2º<sup>71</sup>. Respecto de la obligación de dar cuenta a la autoridad policial, el supuesto fáctico del deber aparece descrito en el art. 176 en los términos de un accidente de tránsito en que “se produzcan lesiones o muerte”. Sin embargo, el mismo supuesto fáctico como elemento del tipo base del art. 195 inc. 2º aparece descrito en términos amplios como “todo accidente del tránsito en que se produzcan lesiones”. El *tipo*, empero, se contiene en el art. 195 inc. 2º, no en el art. 176,

<sup>70</sup> FREUND (1987), pp. 542 y ss.

<sup>71</sup> Corte de Apelaciones de La Serena, rol Nº 37-16, de 16 de marzo de 2016, cdo. 6º; Corte de Apelaciones de Punta Arenas, rol Nº 60-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 3º; Corte de Apelaciones de Punta Arenas, rol Nº 59-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 3º; implícitamente Corte de Apelaciones de Talca, rol Nº 782-15, de 30 de diciembre de 2015, cdo. 1º; de otra opinión Corte de Apelaciones de La Serena, rol Nº 156-16, de 30 de mayo de 2016, cdo. 5º, que se refiere a un solo “deber normativo de conducta que exige el despliegue íntegro de aquellas acciones antes referidas. De este modo la omisión de una de ellas hace surgir la infracción penal prevista en el precepto precitado. Por tanto, faltando cualquiera de aquellas se tiene por configurado el ilícito penal previamente señalado”.

por lo que cabe atenerse a la descripción del supuesto fáctico en los términos del art. 195. El presupuesto del tipo, entonces, radica en la ocurrencia de un accidente del tránsito que ha provocado lesiones corporales a otro. El tipo base no distingue en relación a la entidad de las lesiones corporales provocadas por el accidente. Por consiguiente, el sujeto activo se encuentra aquí obligado a dar cuenta de esta clase de accidente con estas consecuencias, independientemente de la gravedad de las lesiones producidas. Este deber sólo puede cumplirse una vez que el sujeto obligado se ha dado cuenta por sí mismo del accidente y sus consecuencias. Al verificar que ha ocurrido un accidente del tránsito con consecuencia de lesiones corporales, nace también el deber de auxilio derivado de esta constatación. El cumplimiento de este deber de ayuda, a su turno, exige la verificación previa de la clase de lesiones producidas. Para prestar un auxilio eficaz, es preciso antes verificar la clase de lesiones corporales provocadas por el accidente. Pues el curso de acción a seguir puede ser distinto, según se trate de una lesión leve o de una más grave que sea indicio de un peligro mayor para la salud de la víctima. Sólo en esta medida es posible definir un curso de acción que implique una ayuda factible. El margen de tiempo necesario para esta constatación y definición adicionales es evidentemente mayor. De ahí que el art. 176 no exija un cumplimiento temporalmente inmediato de la obligación de dar cuenta a la autoridad policial.

En cuanto al deber de detener la marcha, como se ha visto, *supra* 2.5., éste es instrumental también al cumplimiento de la obligación de dar cuenta a la autoridad policial. La *conexión* entre ambos deberes procura asegurar que la autoridad policial adquiera conocimiento e información del accidente de tránsito en el lugar del mismo. Pero, el accidente como suceso ya implica fácticamente una interrupción del tráfico. El deber de detener la marcha, entonces, se dirige a mantener estático y detenido el tránsito, incluso contrafácticamente, hasta que llegue la autoridad policial. En este sentido, el deber de detener la marcha, que el art. 176 formula explícitamente, presupone el deber del conductor de *permanecer* en el lugar del accidente. Por su parte, el tipo de injusto del art. 195 inc. 2º se construye sobre la base del incumplimiento de este deber de detener la marcha. Si el accidente de tránsito ya implica fácticamente una detención del tráfico, entonces, el cumplimiento de tal deber se traduce en la exigencia adicional de mantener detenido el tránsito. El sujeto activo, por consiguiente, sólo puede infringir este deber *reiniciando la marcha*, vale decir, mediante la recuperación de la *dinámica* interrumpida. Este deber presupone el deber del conductor de permanecer en el lugar del accidente, por ende, la configuración del injusto descrito en el tipo base del art. 195 inc. 2º exige la infracción de este deber implícito. A su vez, este deber de permanecer se infringe al irse del lugar, esto es, mediante el *abandono* del lugar del accidente. En consecuencia,



el delito tipificado en el art. 195 inc. 2º es, en contra de lo que el texto sugiere, un delito de *acción*.

En conclusión, el tipo base del art. 195 inc. 2º se realiza *completamente*, si el sujeto activo abandona el lugar del accidente, incumpliendo, de este modo, la obligación dar cuenta a la autoridad policial de la ocurrencia de éste y frustrando, además, la ayuda posible de prestar. Es decir, en la medida en que el conductor, mediante la *acción* de irse del lugar, no da cuenta a la autoridad policial sobre la ocurrencia del accidente y no presta el auxilio posible. El momento de *consumación* del tipo, entonces, se produce cuando el sujeto infringe el deber de detener la marcha mediante el abandono del lugar del accidente. Lo anterior implica que el delito también se realiza si el conductor abandona el lugar del accidente, no obstante dar cuenta posteriormente de éste a la autoridad policial, pero no en el lugar del mismo –sin perjuicio de las atenuantes del art. 11 N. 8 y N. 9 CP. Otro tanto ocurre si el sujeto abandona el lugar del accidente e incumple la obligación de dar cuenta del mismo a la autoridad, pero posteriormente presta la ayuda posible a la víctima –sin perjuicio de la atenuante del art. 11 N. 7 CP. En cambio, el tipo se realiza *parcialmente*, si el sujeto cumple su deber de detenerse y permanece en el lugar del accidente, mas no informa a la autoridad policial de la ocurrencia de éste. Sin embargo, si el conductor cumple los deberes de detenerse y de dar cuenta a la autoridad policial, pero omite prestar la ayuda posible a la víctima, en tal caso, el tipo descrito en el art. 195 inc. 2º no se realiza siquiera parcialmente. El injusto propio del delito allí descrito se funda en la infracción de los deberes de detenerse y de dar cuenta a la autoridad policial de la ocurrencia de un accidente de tránsito con resultado de lesiones corporales. Por ende, una hipótesis de realización parcial punible a título de este delito exige la infracción de estos deberes constitutivos del injusto propio de esta figura.

### 3.4. La hipótesis agravada del art. 195 inciso 3º LT

El precepto del inciso 3º establece una figura agravada del tipo base del art. 195 inc. 2º, en la medida en que su aplicación se supedita al inciso precedente: “*si en el caso previsto en el inciso anterior...*”. En este sentido, la configuración de la figura agravada presupone la realización del tipo base descrito en el inciso precedente. No se trata, entonces, de una “figura calificada por el resultado”<sup>72</sup>. Una interpretación que satisfaga las exigencias derivadas del *principio de culpabilidad*, en particular de imputación objetiva y subjetiva<sup>73</sup>, discurre sobre la base

<sup>72</sup> De otra opinión, RAMOS y MARDONES (2014), p. 27.

<sup>73</sup> A este respecto, MIR PUIG (1994), p. 176.

de entender que el supuesto fáctico de esta figura agravada radica en una situación de *peligro* originada en las lesiones corporales provocadas por el accidente, descrito en los términos del inciso 2°. Así cabe interpretar la frase “si en el caso previsto en el inciso anterior las lesiones producidas fuesen de las señaladas en el número 1° del artículo 397 del Código penal o se produjese la muerte de alguna persona, el responsable será...”, es decir, en el sentido de que las lesiones corporales provocadas por el accidente originaron un peligro de daño mayor, cuya realización no fue evitada por el sujeto obligado. Para decirlo con palabras más técnicas, las lesiones corporales produjeron un resultado *intermedio* consistente en un *peligro* de lesiones graves-gravísimas o muerte, cuya realización se habría evitado de haber cumplido el sujeto obligado con el deber de prestar la ayuda posible. En este sentido, presupuesto de la configuración de esta hipótesis agravada es, por una parte, el abandono del lugar del accidente con la consecuencia de incumplimiento de la obligación de dar cuenta a la autoridad policial del suceso. Por otra parte, exige la infracción del deber de prestar la ayuda posible frente al peligro previamente constatado, a la cual puede imputarse objetivamente el resultado de lesiones graves-gravísimas o de muerte.

A fin de ejemplificar esta propuesta de interpretación, sirve revisar el caso siguiente fallado en sede de nulidad por la Ilustrísima Corte de Apelaciones de Concepción: “que el día 6 de mayo de 2011, aproximadamente a las 07:50 horas, J.G.S. condujo un vehículo marca XXX placa patente XXY por calle XYY de la comuna de M., y al circular a la altura del número YYY de la referida arteria, impactó a la peatona P.V.N., que en esos momentos cruzó en forma intempestiva y antirreglamentaria la calzada. Que, como consecuencia del impacto, la referida peatona quedó tendida en el lugar con graves lesiones, las cuales le ocasionaron la muerte en los momentos siguientes. Que una vez ocurrido el accidente, el imputado no detuvo la marcha del móvil, salvo por algunos segundos, no prestando auxilio a la persona lesionada y se trasladó a la Comisaría de M. a dar cuenta del hecho entre las 8 y las 8:20 de la mañana, entrevistándose con el funcionario de Guardia don L.C.P.”<sup>74</sup>.

La Corte analiza el caso sobre la base de la versión precedente del art. 195 LT, esto es, anterior a la reforma de la Ley N° 20.770 que le dio una estructura más clara al tipo. Considerando que no logró acreditarse en el juicio un supuesto llamado que habría hecho J.G.S. a la ambulancia y que la detención por unos segundos se produjo instantes y metros después, además que más bien por la señalética que ordena “ceder el paso”, la Corte llega a la conclusión de la realización de

<sup>74</sup> Corte de Apelaciones de Concepción, rol N° 505-12, de 9 de noviembre de 2012, cdo. 2°.

esta figura delictiva<sup>75</sup>. Si se analiza el mismo caso conforme a la versión vigente del art. 195 y se parte de la premisa que entre los preceptos del inciso 2º y del inciso 3º existe una relación de tipo base y figura agravada, ésta en definitiva se configura. El criterio aplicado por la ltima. Corte es correcto, en la medida en que efectivamente haya existido la posibilidad de evitar la realización del resultado mediante el cumplimiento del deber de prestar la ayuda a la víctima. Sin embargo, en una leve variante del mismo caso, en la cual el sujeto se hubiese efectivamente detenido y hubiere dado cuenta a la autoridad policial en el lugar del accidente, pero al mismo tiempo no hubiese prestado la ayuda posible a la víctima, por ejemplo, por indiferencia, esta hipótesis agravada no se habría configurado. Su aplicación se supedita a la configuración, siquiera parcial, del injusto descrito en el tipo base precedente, cuyo no sería el caso en la variante reseñada. Lo anterior, por cierto, se sostiene sin perjuicio de la responsabilidad que le pudiera caber al sujeto por un eventual delito impropio de omisión. Pero, la configuración de esta última forma de responsabilidad penal, como lo reconoce expresamente la regla concursal del art. 195 inc. 4º, es *harina de otro costal*.

En fin, la configuración de la hipótesis agravada tipificada en el inciso 3º del art. 195 presupone la realización del injusto del tipo base descrito en el inciso precedente. Bajo este presupuesto, la diferencia entre el *ámbito* de aplicación del tipo base y de la figura agravada radica en que, en la hipótesis de un accidente de tránsito con lesiones corporales, del cual surge un peligro de daño mayor a la salud que obliga al sujeto a prestar la ayuda posible, si este peligro se traduce en lesiones de una entidad no superior a las simplemente graves en los términos del art. 397 N. 2 CP, resulta aplicable la norma de sanción del art. 195 inc. 2º, mientras que si tal peligro evitable se realiza en lesiones graves-gravísimas en el sentido del art. 397 N. 1 CP o en la muerte de la víctima, se configura la hipótesis agravada sancionada en el art. 195 inc. 3º.

#### 4. Conclusiones

1. La Ley N° 20.770 introdujo una serie de cambios al art. 195 LT. Las principales modificaciones consisten en la diferenciación de dos hipótesis básicas –en los incisos 1º y 2º– y la inserción de una figura agravada –en el inciso 3º. Sin embargo, la referencia que esta figura hace a las lesiones graves-gravísimas o a la muerte como consecuencias posibles de un accidente del tránsito, ha gatillado una lectura apresurada de la norma en clave de protección a bienes jurídicos como la salud y la vida. Una revisión de la jurisprudencia reciente de los Tribunales Superiores de Justicia sobre este tipo de la LT confirma esa impresión.

<sup>75</sup> Corte de Apelaciones de Concepción, rol N° 505-12, de 9 de noviembre de 2012, cdos. 4º, 7º y 8º.

2. Una aproximación a este tipo, que observa su estructura construida sobre la base de una remisión a los deberes establecidos en los artículos 168 y 176 LT, conduce a una reflexión previa sobre el fin y sentido de tales deberes en el marco de esta ley. Las normas de sanción contempladas en el art. 195 cumplen la *función* de reforzar jurídicamente la vigencia de estos deberes a su vez impuestos por la propia LT. La legitimación de la norma del art. 195 deriva, entonces, del fundamento de los deberes establecidos en los artículos 168 y 176.

3. Mediante la imposición de estos deberes, la LT regula el comportamiento que debe seguirse luego de ocurrido un accidente del tránsito que ha provocado consecuencias lesivas para la propiedad, la integridad física o incluso la vida de otra persona. Un deber *básico* radica en dar cuenta a la autoridad policial de la ocurrencia del accidente de tránsito con tal clase de consecuencias. Esta obligación es común a la norma del art. 168 y del art. 176, por lo que su incumplimiento constituye el elemento denominador común del tipo base del inciso 1º y del inciso 2º del art. 195. Dicho incumplimiento es la nota que diferencia esta figura delictiva de un delito imprudente de resultado, cuyo injusto se funda en la infracción del deber de cuidado, de un delito impropio de omisión, cuyo injusto se basa en el incumplimiento de una obligación de garantía, y de la omisión de socorro, cuyo injusto deriva de la infracción a un deber general de solidaridad.

4. El injusto descrito en el tipo base del art. 195 inc. 2º se funda en el incumplimiento de los deberes previstos por el art. 176, norma que, además de dicha obligación de dar cuenta a la autoridad, impone los deberes de detener la marcha y prestar la ayuda posible. A su vez, el deber de detener la marcha presupone el de permanecer en el lugar del accidente, por ende, el tipo se realiza mediante el abandono de dicho lugar, esto es, mediante *acción*. En consecuencia, si el sujeto activo permanece en el lugar del accidente y da cuenta a la autoridad policial, pero omite la ayuda posible, no realiza el injusto descrito en el tipo base del art. 195 inc. 2º, sin perjuicio de la configuración de un delito imprudente de resultado, de un delito impropio de omisión o solamente de una omisión de socorro.

5. El injusto descrito en el tipo del art. 195 inc. 2º radica en la infracción de esos deberes luego de ocurrido un accidente del tránsito con consecuencias de lesiones corporales. *No es requisito del tipo que el sujeto haya causado el accidente*. Por consiguiente, este tipo de la LT *no regula* una hipótesis de injerencia en el sentido de la dogmática de los delitos impropios de omisión. La estructura de ambas figuras es diversa, pues, mientras la descrita en el art. 195 inc. 2º presupone un accidente que eventualmente causa una situación de peligro y luego exige una acción con infracción de deberes, la omisión impropia fundada en la injerencia presupone que la situación de peligro ha sido causada por la acción precedente del sujeto luego obligado a intervenir.

## BIBLIOGRAFÍA CITADA

- BACIGALUPO, Enrique (1970): "Conducta precedente y posición de garante en el Derecho penal", en: *Anuario de Derecho penal y Ciencias penales* (núm. 1), pp. 35-48.
- BARROS, Enrique (2006): *Tratado de responsabilidad extracontractual* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile).
- Biblioteca del Congreso Nacional (1963): *Historia de la Ley N° 15.123. Enero de 1963* (Santiago, Biblioteca del Congreso Nacional).
- Biblioteca del Congreso Nacional (1984): *Historia de la Ley N° 18.290. Febrero de 1984* (Santiago, Biblioteca del Congreso Nacional).
- Biblioteca del Congreso Nacional (2005): *Historia de la Ley N° 20.068. Diciembre de 2005* (Santiago, Biblioteca del Congreso Nacional).
- Biblioteca del Congreso Nacional (2014): *Historia de la Ley N° 20.770. Septiembre de 2014* (Santiago, Biblioteca del Congreso Nacional).
- BUSTOS, Juan; GRISOLÍA, FRANCISCO; POLITOFF, Sergio (1993): *Derecho penal chileno, parte especial, delitos contra el individuo en sus condiciones físicas*, 2ª edición (Santiago, Editorial jurídica de Chile).
- BUSTOS, Juan; FLISFISCH, Ángel; POLITOFF, Sergio (1966): "Omisión de socorro y homicidio por omisión", en: *Revista de Ciencias Penales* (Tomo XXV, N° 3), pp. 163-184.
- DOPICO GÓMEZ-ALLER, Jacobo (2006): *Omisión e injerencia en Derecho penal* (Valencia, Tirant lo Blanch).
- ENGELSTÄDTER, Regina (1997): *Der Begriff des Unfallbeteiligten in § 142 Abs. 4 StGB* (Frankfurt a. M., Peter Lang).
- FALCONE, Diego (2015): "El delito de negativa injustificada de un conductor a someterse a los exámenes de detección de alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas", en: *Revista de Derecho PUCV* (N° 44), pp. 143-169.
- FREUND, Georg (1987): "Funktion und Inhalt des Unfalls bei der Verkehrsunfallflucht", en: *Goltdammer's Archiv für Strafrecht*, pp. 536-545.
- FREUND, Georg (2014): "Comentario al § 323 c StGB", en: *Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch*, 2ª edición (München, Beck), núm. marg. 1-130.
- FRELLESEN, Peter (1980): *Die Zumutbarkeit der Hilfeleistung* (Frankfurt a. M., Alfred Metzner).
- GALLAS, Wilhelm (1952): "Zur Revision des § 330c StGB", en: *Juristenzeitung* (N° 13/14), pp. 396-400.

- GUZMÁN DALBORA, José (2011): "Inhalt und aktuelle Bedeutung der Rechtsgutstheorie im Werk Johann Michael Franz Birnbaums", en: Guzmán Dalbora, José y Vornbaum, Thomas (coord.), *Zwei Aufsätze* (Berlin, Lit).
- HARZER, Regina (1999): *Die tatbestandsmässige Situation der unterlassenen Hilfeleistung gemäss § 323 c StGB* (Frankfurt, a.M., Klostermann).
- HRUSCHKA, Joachim (2015): *Kant und der Rechtsstaat und andere Essays zu Kants Rechtslehre und Ethik* (Freiburg/München, Karl Alber).
- HUERTA TOCILDO, Susana (1985): "Injerencia y art. 489 bis, 3º CP.", en: *Anuario de Derecho penal y Ciencias penales* (Nº 1), pp. 37-59.
- KANT, Immanuel (1978): *Die Metaphysik der Sitten* (Frankfurt a.M., Suhrkamp).
- KARGL, Walter (1994): "Unterlassene Hilfeleistung (§ 323 c StGB). Zum Verhältnis von Recht und Moral", en: *Goldammer's Archiv für Strafrecht* (Vol. 141), pp. 247-264.
- KORIATH, Heinz (2007): *Kausalität und objektive Zurechnung* (Baden-Baden, Nomos).
- KÜHL, Kristian (2013): "Zur Legitimität der Strafvorschrift ‚Unterlassene Hilfeleistung‘", en: Freund, Georg, Murmann, Uwe, Bloy, René y Perron, Walter (coords.), *Festschrift für Wolfgang Frisch zum 70. Geburtstag* (Berlin, Duncker & Humblot), pp. 785-795.
- KÜHNBACH, Lena (2007): *Solidaritätspflichten Unbeteiligter. Dargelegt am Beispiel von Agressivnotstand, Defensivnotstand, unterlassener Hilfeleistung und polizeilichem Notstand* (Baden-Baden, Nomos).
- KÜPER, Wilfried (1994): "'Pflichtverletzung' und 'Tathandlung' bei der Unfallflucht. Eine logisch-dogmatische Strukturanalyse des § 142 Abs. 1 StGB", en: *Goldammer's Archiv für Strafrecht* (Vol. 141), pp. 49-74.
- MAÑALICH, Juan Pablo (2014): *Norma, causalidad y acción* (Madrid, Marcial Pons).
- MATUS, Jean Pierre (2014): "Ley Emilia", en: *Doctrina y jurisprudencia penal. Relevancia jurídica del tráfico vial* (edición especial), pp. 101-113.
- MIR PUIG, Santiago (1994): *El Derecho penal en el Estado social y democrático de Derecho* (Barcelona, Ariel).
- MORGENSTERN, Henrike (1997): *Unterlassene Hilfeleistung. Solidarität und Recht* (Frankfurt a.M., Peter Lang).
- OSSANDÓN, Magdalena (2009): *La formulación de tipos penales. Valoración crítica de los instrumentos de técnica legislativa* (Santiago, Editorial Jurídica de Chile).
- RAMOS, César; MARDONES, Fernando (2014): "Análisis de las modificaciones introducidas por la Ley Nº 20.770 ("Ley Emilia") a la Ley del Tránsito y al Decreto

- Ley N° 321”, en: *Defensoría Penal Pública*. Disponible en: <http://www.biblio.dpp.cl/biblio/DataBank/9247-2.pdf> [visitado el 25/02/2017].
- RODRÍGUEZ MOURULLO, Gonzalo (1973): “El delito de omisión de auxilio a la víctima y el pensamiento de la ingerencia”, en: *Anuario de Derecho penal y Ciencias penales* (N° 3), pp. 501-532.
- ROJAS, Luis Emilio (2011): “Dimensiones del principio de proporcionalidad en el Derecho penal”, en: Carbonell, Flavia, Coloma, Rodrigo y Letelier, Raúl (coords.), *Principios jurídicos. Análisis y crítica* (Santiago, AbeledoPerrot/Thomson Reuters), pp. 275-289.
- SCHILD, Wolfgang; KRETSCHMER, Bernhard (2013): “Comentario al § 142 StGB”, en: KINDHÄUSER, Urs (ed.) *Strafgesetzbuch Nomos Kommentar*, 4ª ed. (Baden-Baden, Nomos), núm. marg. 1-167.
- SEEBODE, Manfred (2003): “Zur Berenchenbarkeit der strafrechtlichen Hilfspflicht (§ 323 c StGB)”, en: Hirsch, Hans, Wolter, Jürgen y Brauns, Uwe (coords.), *Festschrift für Günter Kohlmann* (Köln, Dr. Otto Schmidt), pp. 279-294.
- SEELMANN, Kurt (1991): “Solidaritätspflichten im Strafrecht?”, en: Jung, Heike, Müller-Dietz, Heinz y Neumann, Ulfrid (coords.), *Recht und Moral. Beiträge zu einer Standortbestimmung* (Baden-Baden, Nomos), pp. 295-304.
- SILVA SÁNCHEZ, Jesús María (1987): “Problemas del tipo de omisión del deber de socorro (Comentario a la STS de 27 de abril de 1987, ponente Sr. Díaz Palos)”, en: *Anuario de Derecho penal y Ciencias penales* (N° 2), pp. 561-574.
- SILVA SÁNCHEZ, Jesús María (2003): *El delito de omisión. Concepto y sistema*, 2ª edición (Montevideo/Buenos Aires, BdeF).
- SILVA SÁNCHEZ, Jesús María (2001): “Zur Dreiteilung der Unterlassungsdelikte”, en: Schünemann, Bernd, Achenbach, Hans, Bottke, Wilfried, Haffke, Bernhard y Rudolph, Hans-Joachim (coords.), *Festschrift für Claus Roxin zum 70. Geburtstag* (Berlin/New York, Walter de Gruyter), pp. 641-650.
- SPENDEL, Günter (2008): “Zum Vergehen der unterlassenen Hilfeleistung”, en: Schneider, Hendrik, Kahlo, Michael, Kleszczewski, Diethelm y Schumann, Heribert (coords.), *Festschrift für Manfred Seebode* (Berlin, Walter de Gruyter), pp. 377-386.
- STEENBOCK, Maike (2004): *Über die Unfallflucht als Straftat* (Frankfurt a.M, Peter Lang).
- VALENZUELA, Jonatan (2015): “Omisión de dar cuenta a la autoridad policial y negativa injustificada a someterse a exámenes corporales desde una perspectiva constitucional y procesal”, en: Centro de Documentación Defensoría Penal Pública. Disponible en: <http://www.biblio.dpp.cl/biblio/DataFiles/10344.pdf> [visitado el 1/03/2017] pp. 117-145.

- VARONA, Daniel (2005): *Derecho penal y Solidaridad* (Madrid, Dykinson).
- VERMANDER, Eduard (1969): *Unfallsituation und Hilfspflicht im Rahmen des § 330 c StGB* (Tübingen, Mohr).
- WEEZEL, Alex van (2014): "Solidaridad en el tráfico motorizado. El delito de omisión de auxilio en caso de accidente", en: *Doctrina y jurisprudencia penal. Relevancia jurídica del tráfico vial* (edición especial), pp. 191-204.
- WELZEL, Hans (1958): "Zur Problematik der Unterlassungsdelikte", en: *Juristenzeitung* (Vol. 13, N° 16), pp. 494-497.
- WILENMANN, Javier (2015): "La estructura argumentativa de la omisión impropia", en: Cárdenas, Claudia y Ferdman, Jorge (eds.), *Derecho penal como teoría y como práctica. Libro homenaje a Alfredo Etcheberry* (Santiago, Thomson Reuters/La Ley), pp. 275-322.
- WILENMANN, Javier (2016): "El tratamiento del auto favorecimiento del imputado. Sobre las consecuencias sustantivas del principio de no autoincriminación", en: *Revista de Derecho, UCN* (N° 1), pp. 111-139.
- ZOPFS, Jan (2008): Begründet die Sachgefahr einen Unglücksfall im Sinne des § 323 c StGB", en: Schneider, Hendrik, Kahlo, Michael, Kleszczewski, Diethelm y Schumann, Heribert (coords.), *Festschrift für Manfred Seebode* (Berlin, Walter de Gruyter), pp. 449-465.
- ZOPFS, Jan (2014): "Comentario al § 142 StGB", en: *Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch*, 2ª edición (München, Beck), núm. marg. 1-141.
- ZOPFS, Jan (2016): "Der Unfall im Straßenverkehr (§ 142 StGB)" en: *Zeitschrift für die Internationale Strafrechtsdogmatik* (N° 7), pp. 426-431.

#### NORMAS JURÍDICAS CITADAS

- Ley N° 20.770, Modifica la Ley del Tránsito, en lo que se refiere al delito de manejo en estado de ebriedad, causando lesiones graves, gravísimas o, con resultado de muerte. Diario Oficial, 15 de septiembre de 2014.
- Código Penal de la República Federal alemana (StGB).
- Código Penal Chileno.
- Código Penal del Reino de España.

#### JURISPRUDENCIA CITADA

- Ministerio Público con J.M.G.S. (2012): Corte de Apelaciones de Concepción, 9 de noviembre de 2012, (recurso de nulidad en el marco del procedimiento del art. 373 y ss. del Código Procesal Penal) en: VLEX-408081850.



- Ministerio Público con P.A.M.M. (2015): Corte de Apelaciones de Talca, 30 de diciembre de 2015, (recurso de nulidad en el marco del procedimiento del art. 373 y ss. del Código Procesal Penal) en: VLEX-588807814.
- Ministerio Público con N.A.G.O. (2016): Corte de Apelaciones de Punta Arenas, 30 de mayo de 2016 (recurso de nulidad en el marco del procedimiento del art. 373 y ss. del Código Procesal Penal) en: VLEX-641191153.
- Ministerio Público con D.M.O.R. (2016): Corte de Apelaciones de Punta Arenas, 30 de mayo de 2016 (recurso de nulidad en el marco del procedimiento del art. 373 y ss. del Código Procesal Penal) en: VLEX-641191157.
- Ministerio Público con A.E.V.M. (2016): Corte de Apelaciones de La Serena, 16 de marzo de 2016, (recurso de nulidad en el marco del procedimiento del art. 373 y ss. del Código Procesal Penal) en: VLEX-631526814.
- Ministerio Público con Milenko Vega (2016): Corte de Apelaciones de La Serena, 30 de mayo de 2016, (recurso de nulidad en el marco del procedimiento del art. 373 y ss. del Código Procesal Penal) en: VLEX-016013590869.
- Tribunal Constitucional, sentencia de 13 de diciembre de 2016, causa rol N° 2983-16-INA.