

La muerte sin protección, ¿un homicidio?

Los fiscales han puesto sobre la mesa nuevas estrategias para que la sociedad asuma su responsabilidad ante la siniestralidad vial. Así, plantean la posibilidad de considerar homicidio imprudente la muerte de un niño en accidente si viaja sin cinturón o sillita. Asociaciones de conductores, de víctimas y de padres opinan sobre ello.



Paul Alan PUTNAM

Los niños deben viajar siempre sujetos con el adecuado sistema de retención infantil.

Marian GARCÍA RUIZ

La mitad de los menores de hasta 12 años fallecidos en 2009 en accidente de circulación en las carreteras españolas no llevaban puesto el cinturón de seguridad o el sistema de retención infantil.

En concreto, 13 de los 26 menores fallecidos en accidente que viajaban en turismo o furgoneta carecían de protección, según datos de la Dirección General de Tráfico (DGT). Lo más triste es que tres de cada cuatro de estas muertes se podían haber evitado. Según un estudio de la Fundación MAPFRE, el uso de sistemas de seguridad en menores reduce en un 75% las muertes y hasta en un 90% las lesiones.

Los fiscales de seguridad vial, reunidos recientemente en unas jornadas celebradas en Santiago de Compostela, han abordado este problema con un estudio que plantea la posibilidad de calificar como homicidio imprudente la muerte de un menor en accidente de tráfico si viaja sin la debida protección.

Según Pablo Lanzarote, fiscal de Seguridad Vial de Murcia y autor de la ponencia sobre los menores, *“esta posibilidad debe tratarse con mucha medida, analizando cada caso concreto y dando un tratamiento penal sólo a los más graves”*. Un ejemplo podría ser, nos explica el fiscal, *“el caso de un conductor que lleva a un menor de corta edad sin ninguna protección, provoca un accidente y el niño muere a consecuencia de ello”*.

Los desprotegidos

En el **12% de los turismos** los niños viajan **sin** dispositivo de retención

El **22%** de los menores de **6 a 12 años** viajan desprotegidos

El **34%** de los que viajan en los **asientos delanteros** no llevan sistema de retención

En los municipios de **menos de 20.000** habitantes el **18%** no llevan puesto el cinturón

Andalucía es la comunidad con peores datos: el **21%** de los niños viajan sueltos

El **14%** de los pasajeros infantiles en **zonas urbanas** no llevan sistemas de retención

Estudio de Consultrans. Datos de uso de SRI en turismos y furgonetas con menores de hasta 12 años.



El conductor debe garantizar la seguridad de los pasajeros según la Ley de Tráfico.

EL HOMICIDIO IMPRUDENTE CONLLEVA UNA PENA DE HASTA CUATRO AÑOS DE CÁRCEL EN EL CÓDIGO PENAL

si el conductor y acompañante no cumplen con su obligación a la hora de garantizar la seguridad de los menores.

El Fiscal Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, puntualiza: “*Primero debe ser la prevención y la educación, la colaboración y las sanciones administrativas. El ámbito penal es el último recurso*”.

PADRES Y CONDUCTORES. La Confederación Española de Asociaciones de Padres y Madres, CEAPA, apuesta más por la prevención que por el castigo. Según su presidente, Pedro Rascón, “*las campañas de información y de concienciación son la vía para cambiar. Si tu hijo muere, ya no tiene remedio. Nosotros apostamos por la prevención y el control. Y que se exija el cumplimiento de la ley. Respecto a las medidas punitivas, asegura, “tengo serias dudas de que el castigo sirva como elemento de disuasión”.*

Asociaciones de conductores como el RACE o el RACC tampoco

Es un caso extremo, pero no extraordinario. En estas circunstancias se podría plantear una acusación de homicidio imprudente grave que contempla una pena de hasta cuatro años de cárcel, según el artículo 142 del Código Penal.

Según Pablo Lanzarote, “*el conductor tiene la obligación de garantizar la seguridad de las personas que viajan con él, especialmente si son menores, y si no lo hace, se le puede imputar una imprudencia leve o grave, según las circunstancias*”. Está previsto en el artículo 11.2 de la Ley de Seguridad Vial.

En este sentido, también se pueden pedir responsabilidades penales en el ámbito del Transporte Escolar,

José Chamizo de la Rubia,
Defensor del Menor de Andalucía

“Educar con el ejemplo, corregir y castigar a los obstinados”

Me parecen interesantísimas las reflexiones de las Fiscalías sobre cómo atender y proteger a nuestros menores; en particular, instar la responsabilidad penal por desatender las medidas de protección. Pero destaco ante todo el empeño por incidir en la labor educativa. Creo que el factor más evidente que explica un despertar en la sociedad ante el impacto terrible de la siniestralidad viaria es la concienciación de todos por evitar los riesgos y avanzar en conductas prudentes y de respeto a las normas. Ahí está la clave de las cifras que mejoran o que, al menos, son menos malas. Hemos incorporado en nuestros valores la prudencia y el respeto en la carretera y de ello aprenden nuestros menores. Y, de la mano de este lento pero apreciable proceso, quiero llamar la atención en la necesidad de mejorar las normas de transporte escolar y, en Andalucía, la reglamentación del servicio de taxi que venimos propugnando desde hace años. Educar con el ejemplo, corregir al desatento y castigar a los obstinados. Esos son los caminos para seguir mejorando.



son muy partidarias de utilizar el Código Penal para modificar hábitos y comportamientos.

Tomás Santa Cecilia, director de Seguridad Vial del RACE, considera que *“uno de los pilares básicos que el Código Penal debe de preservar es el principio de mínima intervención y debe utilizarse solo cuando el resto de herramientas no den solución al problema”*. Deben incentivarse otras medidas como *“las campañas informativas tanto para padres como para menores, incluso para profesionales de pediatría, que alerten del riesgo de llevar a los menores sueltos dentro del vehículo”*.

El director de Seguridad Vial del RACC, Luis Puerto, alaba la voluntad de los fiscales de salvaguardar la

¿Qué opinan sobre esta medida?

“ El ámbito penal es el último recurso. Primero debe ser la prevención, la educación, la colaboración y las sanciones administrativas”. **Bartolomé Vargas, Fiscal coordinador de Seguridad Vial.**

“ El conductor tiene la obligación de garantizar la seguridad de las personas que viajan con él, especialmente si son menores”. **Pablo Lanzarote, fiscal de Seguridad Vial de Murcia.**

“ Si tu hijo muere, ya no tiene remedio. Nosotros apostamos más por la prevención y el control”. **Pedro Rascón, Confederación de Asociaciones de Padres y Madres.**

“ Uno de los pilares básicos del Código Penal es el principio de mínima intervención y debe utilizarse solo cuando el resto de herramientas no den solución al problema”. **Tomás Santa Cecilia, RACE.**

“ Tenemos serias dudas sobre si realmente esta medida aplicada a posteriori de un accidente conlleva intrínsecamente una voluntad ejemplarizante”. **Luis Puerto, RACC.**

“ Puede ser una medida necesaria de cara a concienciar, siempre y cuando se consideren las diferentes circunstancias que acompañan un hecho tan grave”, **Jeanne Picard, STOP Accidentes.**



Paul Alan PUTNAM

Bartolomé Vargas, Fiscal de Seguridad Vial.

integridad de los menores como sujetos pasivos del tráfico que se deben proteger especialmente, así como la necesidad de responsabilizar a sus padres o tutores de su integridad física, incluso cuando se circula en coche. Aún así, dice, *“tenemos serias dudas sobre si realmente esta medida aplicada a posteriori de un accidente conlleva una voluntad ejemplarizante”*. El RACC propone, entre otras cosas, incrementar la pérdida de puntos del permiso para penalizar estos incumplimientos.

LAS VÍCTIMAS. Por su parte, la Asociación de Víctimas de Accidentes de Tráfico, Stop-Accidentes, considera que *“puede ser una medida necesaria de cara a concienciar*

Otras propuestas de los fiscales

● **Fórmula contra los reincidentes.** La fiscal delegada de Baleares presentó un estudio pionero basado en la estadística y las matemáticas, con el que se pretende sacar a la luz la reincidencia oculta de un infractor. El estudio plantea una fórmula matemática para conocer el número de veces que una persona puede cometer una infracción teniendo en cuenta los kilómetros que recorre habitualmente y la posibilidad de encontrarse con un control en carretera.



Paul Alan PUTNAM

● **El deber de mantener el vehículo.** El fiscal de seguridad vial de Navarra planteó la posibilidad de emplear la calificación de homicidio o lesiones imprudentes en los accidentes con resultados graves causados por un vehículo en mal estado, con neumáticos desgastados o frenos deteriorados, por ejemplo. El director de seguridad vial del RACC, Luis Puerto, considera que *“es un tema a estudiar para casos extre-*

mos, aunque técnicamente es complicado demostrar el nivel de responsabilidad de los aspectos mecánicos como causa de un accidente”. Para el director de seguridad vial del RACE, Tomás Santa Cecilia, *“presionar a los conductores para que lleven los neumáticos o las luces en buen estado por el miedo a entrar en la cárcel no nos parece adecuado”*.



Paul Alan PUTNAM

● **Funcionarios y alcaldes, también responsables.** También han estudiado los fiscales la posible responsabilidad penal de aquellos funcionarios que, por negligencia, no subsanan los problemas que pueden poner en riesgo la circulación y por tanto la vida de las personas. Se refieren en concreto a desperfectos en las carreteras, infraestructuras inadecuadas, badenes antirreglamentarios... Igualmente, se plantea la posibilidad de acusar de prevarica-

ción omisiva a aquellos alcaldes que, de forma consciente y voluntaria, se nieguen a comunicar la detracción de puntos del permiso a la Dirección General de Tráfico. De éstos hay ya varios casos.

siempre y cuando se consideren las diferentes circunstancias que acompañan un hecho tan grave como no poner el cinturón de seguridad a un menor”, asegura una de sus fundadoras, Jeanne Picard. “Es una medida de difícil aplicación, pero que nos parece relevante –asegura–, pues se trata de la corresponsabilidad y debe-

“TODO EL MUNDO DEBE ASUMIR SU RESPONSABILIDAD”
BARTOLOMÉ VARGAS
(FISCAL COORDINADOR DE SEGURIDAD VIAL)



Sin cinturón no hay protección.

ría trasladarse también a quienes permiten conducir al conductor que no se encuentra en condiciones, por ejemplo habiendo consumido alcohol o droga o sin permiso de conducir”.

Además, los fiscales de seguridad vial han planteado otras posibilidades como la de exigir a un conductor una responsabilidad penal si el mal estado de su vehículo provoca un accidente mortal. También quieren que los empleados públicos respondan penalmente si su actuación negligente tiene consecuencias en la vida de las personas.

En definitiva, lo que se pretende, asegura el Fiscal Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, es *“que todo el mundo asuma su responsabilidad: el funcionario que no quita el badén que supone un peligro, el alcalde que no comunica los puntos, el padre que reiteradamente no protege a sus hijos...”*.

Y en cualquier caso, puntualiza, *“estos estudios no son vinculantes, son reflexiones, orientaciones generales de actuación para los fiscales de seguridad vial”*. ♦