

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURÍDICAS**



TEMA

“LA MODERNIZACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO TERRESTRE COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES, DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO”

PRESENTADO POR:

AGUIRRE QUIJADA, JOSÉ ANTONIO
GARCÍA RUMALDO, MIGUEL ÁNGEL
LÓPEZ ORELLANA, ELIOT STID
MAGAÑA RAMÍREZ, MARVIN ADONY
MEJÍA CAZÚN, MARIO BOANERGE

PARA OPTAR AL GRADO DE:

LICENCIADO EN CIENCIAS JURÍDICAS.

DOCENTE ASESOR:

LIC. RENÉ MAURICIO CORLETO VALENCIA

COORDINADOR GENERAL DEL PROCESO DE GRADO:

LICDA. Y MED. MIRNA ELIZABETH CHIGÜILA DE MACALL ZOMETA

NOVIEMBRE DE 2016

SANTA ANA, EL SALVADOR, CENTROAMÉRICA

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR



RECTOR INTERINO:

LICENCIADO JOSÉ LUIS ARGUETA ANTILLÓN.

VICE-RECTOR ACADÉMICO INTERINO:

MSc. ROGER ARMANDO ARIAS ALVARADO

VICE-RECTOR ADMINISTRATIVO INTERINO:

INGENIERO CARLOS ARMANDO VILLALTA.

SECRETARIA GENERAL:

DOCTORA ANA LETICIA ZA VALETA DE AMAYA.

DEFENSORA DE LOS DERECHOS UNIVERSITARIOS:

Mdh. CLAUDIA MARÍA MELGAR DE ZAMBRANA.

FISCAL GENERAL INTERINA:

LICENCIADA NORA BEATRIZ MELÉNDEZ.

**AUTORIDADES DE LA FACULTAD
MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE**



DECANO INTERINO:

LICENCIADO JORGE WILLIAM ORTIZ SÁNCHEZ

VICE-DECANO INTERINO:

LICENCIADO JAIME ERNESTO SERMEÑO DE LA PEÑA

SECRETARIO INTERINO DE LA FACULTAD:

LICENCIADO DAVID ALFONSO MATA ALDANA

JEFE DEL DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURÍDICAS:

MASTER Y LICENCIADA MIRNA ELIZABETH CHIGÜILA DE MACALL ZOMETA.

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por permitirme realizar mis estudios, por la protección, por la fortaleza, por la sabiduría, las bendiciones que me ha dado en mi vida,

A mi madre Vilma Haydee Quijada por su apoyo y sus consejos.

A mi padre José Antonio Aguirre Herrera que ya no está con nosotros pero su ejemplo de haber sido una persona trabajadora me motivó a salir adelante.

A mi esposa Ana Cecilia Castillo que ha sido sin duda mi ayuda idónea.

A mi hijo José Mateo Aguirre Castillo que es mi inspiración y me comprendió en mis ausencias por el estudio y el trabajo.

A mis hermanos Jorge Alberto Aguirre López, Juan Carlos Aguirre López y Sandra Yanira Aguirre Quijada por ser parte de mi vida.

A nuestro asesor Lic. René Mauricio Corleto Valencia por la paciencia que nos tuvo.

JOSE ANTONIO AGUIRRE QUIJADA

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios que me ha regalado la vida, una linda familia un trabajo y por todas las demás bendiciones

A mi madre Ana María Ramírez de Magaña que me cuida desde niño y me sacó adelante aun con todas las dificultades

A mi padre Jeremías Magaña Ruiz por su gran apoyo, por sus consejos

A mis tres hijas Nathaly, Adriana, Yaretzia quienes tanto amo, son mi alegría mis tesoros mis princesas que tanto amo

A mi esposa Claudia Guadalupe Sandoval por su amor, comprensión y por apoyarme en las buenas y en las malas.

A mis hermanos Francis magaña y Norma Magaña por su apoyo moral

A todos aquellos que me llevan en sus oraciones.

A nuestro asesor de tesis Lic. René Mauricio Corleto Valencia por compartir sus conocimientos.

MARVIN ADONY MAGAÑA RAMIREZ

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por esta gran bendición, porque me ha guardado en los momentos más difíciles.

A mis padres María Teresa García y Miguel Rumaldo que los recuerdo con mucho amor y supieron educarme, enseñándome a respetar y guiarme por el buen camino.

A mi demás familiares que me han apoyado a lo largo de la carrera.

A la corporación policial por darme la oportunidad de estudiar y de donde pude costear mis estudios.

A la universidad por haberme acogido en su seno, brindándome un desarrollo profesional.

Al asesor de Tesis Lic. René Mauricio Corleto Valencia, que nos dio la oportunidad de guiarnos en este proceso de grado.

MIGUEL ANGEL GARCÍA RUMALDO

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por guiarme por el camino correcto y estar siempre conmigo llevándome a alcanzar este éxito, dándome sabiduría y por todas esas bendiciones derramadas

A la Universidad de El Salvador por darme el privilegio de ser uno de sus estudiantes y convertirme en un profesional al servicio de la sociedad,

A nuestro asesor Lic. René Mauricio Corleto Valencia por la orientación brindada en la elaboración de nuestro trabajo de grado,

A mis padres Maribel Orellana y Juan Antonio López por el apoyo moral y económico brindado,

A mis hermanos Juan Antonio López y Erick William López por su apoyo moral durante toda mi carrera.

A mi esposa Karla María Dávila porque me alentó a esforzarme a culminar mis estudios, a mi hija Karla Maribel López, que es mi inspiración.

ELIOT STID LOPEZ ORELLANA

AGRADECIMIENTOS

Agradezco a Dios por este gran logro porque sin él no hubiera llegado a la meta

A mi madre Orbelina Cazún por su gran amor y todo el sacrificio hecho por mí.

A mi esposa Maricela Avalos por su sacrificio, trabajo y cuidado de nuestros hijos.

A mis hijos Cristian Mejía, Melvin Mejía, Henri Mejía, Carlos Mejía por comprenderme en mis ausencias y poner en práctica mis consejos.

A mis compañeros de la Policía Nacional Civil que me han apoyado.

A nuestro asesor incondicional René Mauricio Corleto Valencia por compartir con nosotros sus conocimientos.

MARIO BOANERGE MEJIA CAZUN

INDICE

Introducción.....	I-II
-------------------	------

CAPITULO I

1.1 Planteamiento del Problema.....	2
1.2 Enunciado del problema.....	4
1.3 Justificación.....	4
1.4 Objetivos.....	7
1.4.1 Objetivo General.....	7
1.4.2 Objetivos Específicos.....	7
1.5 Delimitación de la Investigación.....	7
1.6 Preguntas de Investigación.....	9
1.7 Consideraciones Éticas.....	10

CAPITULO II

2. Marco Teórico.....	12
2.1 Marco Histórico.....	12
2.1.1 Evolución del Transporte Terrestre.....	12
2.1.2 La Rueda.....	12
2.1.3 Evolución de la Vía Terrestre.....	13
2.1.4 Revolución Industrial y la Era de la Máquina.....	14
2.1.5 Evolución de Algunos Medios de Transporte Terrestre.....	15
2.1.5.1 El Ferrocarril.....	15
2.1.5.2 Los Automóviles.....	16
2.1.5.3 La “Revolución” del Automóvil.....	17
2.1.5.4 Breve Reseña Histórica del Automóvil.....	17
2.1.6 El Transporte Terrestre en El Salvador.....	18
2.1.7 Los Primeros Accidentes de Tránsito.....	19
2.1.8 Concepto de Automotor.....	20
2.1.9 Accidente de Tránsito.....	21

2.1.10 Accidentes de Automotores.....	21
2.1.11 Factores de los Accidentes de Tránsito.....	22
2.1.11.1 Negligencia.....	22
2.1.11.2 Omisión.....	23
2.1.11.3 Imprudencia.....	24
2.1.11.4 Impericia.....	25
2.1.11.5 Inobservancia.....	25
2.1.12 Elementos de los Accidente de Tránsito.....	26
2.1.12.1 La Vía.....	26
2.1.12.2 El Vehículo.....	26
2.1.12.3 El Hombre.....	27
2.1.13 Clasificación de los Accidentes de Tránsito.....	27
2.1.13.1 Atendiendo al Lugar Geográfico.....	28
2.1.13.2 Atendiendo los Resultados.....	28
2.1.13.3 Según el Modo de su Producción.....	28
2.1.13.4 Por la cantidad de Vehículos.....	28
2.1.14 Fuentes de las Obligaciones.....	29
2.1.14.1 Definición de Contrato.....	29
2.1.14.2 Cuasicontrato.....	30
2.1.14.3 Delito.....	30
2.1.14.4 Cuasidelito.....	31
2.1.14.5 Falta.....	31
2.1.14.6 La Ley.....	32
2.1.15 La Responsabilidad.....	33
2.1.15.1 La Responsabilidad Penal.....	33
2.1.15.2 La Responsabilidad Civil.....	33
2.1.15.3 Responsabilidad Civil Subjetiva.....	34
2.1.15.4 Teoría Clásica Subjetiva sobre la Responsabilidad Civil por Hecho de las Cosas.....	34
2.1.15.5 Elementos de la Responsabilidad.....	34
2.1.15.6 Responsabilidad en el Sistema Clásico.....	35

2.1.15.6.1 Crisis de la Teoría Clásica.....	35
2.1.15.7 Responsabilidad por el Hecho de la Cosa.....	35
2.1.15.8 Responsabilidad Civil Objetiva.....	36
2.1.15.9 Teoría de la Responsabilidad Objetiva en Daños Causados por Vehículo Automotor.....	37
2.1.15.10 Responsabilidad por el Riesgo Creado por las Cosas	37
2.1.15.10.1 Conclusión de la Teoría.....	38
2.1.16 Resarcimiento del Daño Moral.....	38
2.1.16.1 Medición del Resarcimiento.....	40
2.1.16.2 Daño Patrimonial o Material.....	40
2.1.16.3 Daño Emergente.....	41
2.1.16.4 Formas de Reparar el Perjuicio o Daño Patrimonial.	41
2.1.16.5 Presupuestos de la Pretensión Resarcitoria.....	42
2.1.17 Lucro Cesante.....	43
2.1.18 La Víctima.....	44
2.1.19 Reparación del Daño.....	45
2.1.20 La Determinación de la Relación o Nexa Causal.....	46
2.1.21 Responsable Solidariamente hacia la Víctima y sus Familiares.....	46
2.2 Marco Jurídico.....	47
2.2.1 El Proceso Penal.....	47
2.2.2 Responsabilidad Penal.....	48
2.2.2.1 Diferencia con la Responsabilidad Civil.....	48
2.2.3 Responsabilidad Civil.....	49
2.2.3.1 Diferencia entre Responsabilidad Civil y Penal.....	49
2.2.4 La Responsabilidad Jurídica.....	50
2.2.5 Marco Jurídico Interno.....	50
2.2.5.1 Las Primeras Leyes de Tránsito Terrestre en El Salvador.....	50
2.2.5.2 Necesidad de Adecuar la Ley a la Práctica.....	52
2.2.6 Constitución de la República de El Salvador.....	53

2.2.6.1 La Vida.....	55
2.2.6.2 Integridad Física.....	55
2.2.6.3 Igualdad ante la Ley.....	55
2.2.7 Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito..	56
2.2.8 Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.....	59
2.2.9 Ley del FONAT.....	60
2.2.10 Código Civil.....	63
2.2.11 Código Penal.....	64
2.2.11.1 Delitos que pueden atribuirse a los causantes de un Accidente de Tránsito.....	65
2.2.11.1.1 Conducción Peligrosa de Vehículo Automotor.....	66
2.2.11.1.2 Homicidio Culposo.....	66
2.2.11.1.3 Omisión del Deber de Socorro.....	66
2.2.11.1.4 Falta penal de Lesiones y Golpes.....	67
2.2.12 Principios Contenidos en el Código Procesal Penal.....	67
2.2.12.1 Principio Juicio Previo.....	68
2.2.12.2 Principio de Dignidad Humana.....	68
2.2.12.3 Presunción de Inocencia.....	68
2.2.12.4 Duda.....	69
2.2.12.5 Inviolabilidad de la Defensa.....	69
2.2.12.6 Principio de Igualdad	69
2.2.13 Marco Jurídico Internacional	70
2.2.13.1 Primer Informe Mundial Sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito 2009.....	70
2.2.13.1.1 Objetivos del Primer Informe.....	70
2.2.13.2 Segundo Informe de la Situación mundial de Seguridad Vial 2013.....	71
2.2.13.3 Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.....	72
2.2.13.4 Fortalecimiento de la Legislación de Seguridad Vial 2012.....	73

2.2.14 Tratados Internacionales	74
2.2.14.1 Convención Americana Sobre Derechos Humanos.....	74
2.2.14.2 Declaración Universal de Derechos Humanos.....	75
2.2.15 Resolución 60/5 de las Naciones Unidas.....	75
2.3 Marco Conceptual.....	76
2.3.1 Tránsito Terrestre.....	76
2.3.2 Accidente de Tránsito.....	76
2.3.3 Modernización.....	77
2.3.4 Mecanismo.....	77
2.3.5 Impunidad.....	77
2.3.6 Responsable Civil.....	77
2.3.7 Daño.....	77
2.3.8 Indemnización.....	78
2.3.9 Responsabilidad Solidaria.....	78
2.3.10 Responsabilidad Subsidiaria.....	78

CAPITULO III

3 Diseño Metodológico.....	80
3.1 Tipo de Investigación.....	80
3.2 Enfoque Hermenéutico.....	80
3.3 La Etnografía.....	81
3.4 Objeto de Estudio.....	81
3.5 Técnicas de Recopilación de la Información.....	81
3.6 Bitácora.....	82
3.7 Equipo Electrónico o Tecnológico.....	83
3.8 Elaboración de Instrumentos.....	83
3.9 Diseño de la Entrevista.....	84
3.10 Método de Análisis de la Información.....	84
3.11 Universo o Muestra.....	85
3.12 Resultados Esperados.....	86
3.13 Alcances y Riesgos.....	86

3.14 Elaboración de las Preguntas para los Informantes.....	86
3.15 Procedimiento.....	87
3.16 Presupuestos de la investigación.....	88
3.16.1 Recursos Humanos.....	88
3.16.2 Recursos Materiales.....	88
3.16.3 Recursos Financieros.....	89

CAPITULO IV

4. Análisis e interpretación de los Datos.....	91
4.1 Generalidades.....	91
4.1.1 La Recopilación.....	91
4.1.2 El Procesamiento.....	91
4.1.3 El Análisis.....	92
4.1.4 Análisis Inductivo.....	92
4.1.5 Análisis Comparativo.....	92
4.1.6 Análisis de Triangulación.....	92
4.1.7 Información General.....	93
4.1.8 Análisis e Interpretación de la Información.....	93
4.2 Categorización.....	94
4.2.1 Instituciones Experiencia Laboral y Atribuciones.....	94
4.2.2 Critica a la Legislación.....	97
4.2.3 Propuesta de Modernizar la Normativa en Relación al Tránsito Terrestre.....	98
4.2.4 Posibilidad de Garantizar una Adecuada Indemnización a las Víctimas.....	100
4.2.5 Garantía que los Responsables Civiles Indemnicen por Daños Ocasionados en Accidentes de Tránsito.....	102
4.2.6 Propuestas de Reforma en la Legislación, en lo relacionado a los Accidentes de Tránsito.....	105
4.2.7 Valoración del Procedimiento Legal para la Indemnización a las Víctimas de Accidentes de Tránsito.....	107

4.2.8 Implementación de Mecanismos que permitan a la Población conocer la normativa Legal sobre el tema de Tránsito.....	109
4.2.9 Medidas Preventivas para Evitar Accidentes de Tránsito.....	111
4.2.10 Medidas para Garantizar una Adecuada Indemnización a las Víctimas y sus Familiares.....	114

CAPITULO V

5 Conclusiones y Recomendaciones.....	119
5.1 Conclusiones.....	119
5.2 Recomendaciones.....	121
Bibliografía.....	126
Anexos	129

Introducción

El Salvador es un país en el que existe una Legislación amplia, dentro de la cual hay Leyes que necesitan de un análisis jurídico para su actualización o modernización, pues así como el actuar del hombre dentro de la sociedad es dinámico conforme el tiempo; también lo es el Derecho, en consecuencia debería existir una sincronización entre ambos factores mencionados para que el Estado garantice una sociedad justa jurídicamente hablando. La Ley de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial no es la excepción a tal realidad.

El fondo de este proyecto de tesis es enfocar la mirada jurídica dentro del marco legal en materia de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial, en el sentido que es necesario modernizar dicha Ley para la protección de los derechos de la población salvadoreña y su libre circulación en el territorio nacional, al mismo tiempo que generaría un avance en muchos factores trascendentales como lo son; tecnológicos, culturales, sociales, políticos, económicos, legales, etc.

Por estos motivos se hace un enfoque de la realidad social que vive El Salvador, historia de cómo ha venido evolucionando los medios de transporte, su importancia en el desarrollo de la humanidad, la evolución de las Vías utilizadas por estos, y se ha realizado un estudio y análisis de las diferentes leyes en relación al tema, se ha estructurado una serie de encuestas dirigidas a diferentes sectores profesionales que tienen incidencia directa a la problemática en estudio.

Como por ejemplo a Jueces de Paz, Juez de Tránsito con jurisdicción en el departamento de Santa Ana, Fiscalía General de la República en su Unidad de Delitos Relativos a la Vida jurisdicción de Santa Ana, Algunos Abogados litigantes en la materia, Jefe Regional del Vice Ministerio de Transporte en la ciudad de Santa Ana, así como también al sector usuario del transporte.

Es importante dejar un aporte en la Normativa Vial, dándole un enfoque Jurídico Penal y Civil, que viabilice los procedimientos cuando ocurra un Accidente de Tránsito, con daños Personales y Materiales y que los responsables de dichos

percances, respondan de la mejor manera posible de acuerdo con el daño causado y que toda persona que sea víctima de Accidente de Tránsito vial tenga la certeza que está protegida Jurídicamente en su integridad física y patrimonial.

Debe hacerse un esfuerzo integral, Estado y Sociedad en general, concientizar a las personas adultas y educar en la materia desde la formación de todo niño y niña, con el objetivo primordial de respetar la vida de toda persona humana y por ende el Estado dejará de invertir millonarias cantidades de dinero en atención a las víctimas por Accidente de Tránsito; la realidad actual es que los percances viales están a la orden del día donde existen daños personales y materiales, de tales hechos se derivan múltiples pérdidas, tanto de vidas humanas y económicas, debido que cuando ocurre un hecho de esta índole también se ocasiona grandes congestiónamiento vehiculares los cuales duran horas, obligando a las personas a llegar tarde a sus lugares de trabajo, perdidas de viajes al extranjero, gasto de combustible, entre otros.

El objetivo general va encaminada a: Identificar los vacíos legales y poder incidir en la modernización de la legislación en materia de tránsito terrestre en lo concerniente a la indemnización por daños y perjuicios a través de un procedimiento escueto y eficaz, con el fin de evitar que las víctimas de los accidentes queden desprotegidos jurídicamente. Así mismo con las respuestas que se obtengan de los diferentes entrevistados, se comprobara que nuestra legislación en materia vial, necesita ser modernizada para que responda a las necesidades de la población en general, ya que la población y tecnología cada día van avanzando y por ende las leyes que regulan dicha materia no pueden quedar estancadas.



CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA



1.1 Planteamiento del Problema

En todas las sociedades, los aspectos económicos, sociales y culturales son dinámicos sin dejar de tomar en cuenta el sistema jurídico que es fundamental para el desarrollo de todos los habitantes de un país determinado, bajo esta perspectiva El Salvador, en cuanto a la legislación que regula lo concerniente al tránsito terrestre, se ha quedado estancado y surge la problemática actual que se investiga.

La Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito promulgada a los once días del mes de septiembre del año mil novecientos setenta y siete, la cual regula lo que deberían ser procedimientos breves y expeditos para la eficacia del ejercicio de las acciones penales y civiles que provienen de los accidentes de tránsito, que dicho sea de paso, son la segunda causa de muerte en el país, ha quedado desfasada; es por ello, la necesidad de un análisis exhaustivo de dicha regulación, pues como se puede observar la legislación actual no cumple o no está acorde con la modernización de la infraestructura vial, la tecnología y el dinamismo de la sociedad y del derecho.

El Salvador, es además, un país que registra un alto índice de muertes a causa de los accidentes de tránsito, según las estadísticas oficiales, de la División de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil, que revela datos muy relevantes y suficiente para saber la gravedad de este problema que va creciendo cada vez más, por no tener conciencia de la responsabilidad social que se asume cuando se conduce un vehículo automotor y la persona se ve involucrada en un accidente de tránsito.

Un accidente de Tránsito se puede atribuir a diferentes causas, de las cuales se mencionan, el incremento del parque vehicular, la modernización de la vía pública, la sobrepoblación, inobservancia de la norma jurídica, y la falta de programas de educación vial, que moldeen la conducta del usuario, quienes son parte de los elementos que intervienen en un accidente de tránsito, y sobre ellos recaen daños



materiales y personales de los cuales el Estado está en la obligación constitucional de protegerlos.

Actualmente, la legislación salvadoreña que regula lo concerniente al tránsito terrestre, y el procedimiento para la indemnización hacia las víctimas de los mismos, no garantiza que el resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados, sea de una forma total, justa, oportuna y eficaz, debido a que no se tiene un procedimiento que garantice certeza jurídica de que el responsable penal y los responsables civiles serán obligados al resarcimiento de los daños y perjuicios causados.

Además, los procedimientos establecidos para tal fin, ya no tienen aplicabilidad en cuanto al momento actual, lo que se considera como una normativa vigente pero no positiva, esto es en realidad lo fundamental de la situación problemática que se trata de resolver, debido a que dentro de la sociedad existe la necesidad de que haya una actualización legislativa para que se pueda dar seguridad y protección jurídica a todas las personas víctimas y ofendidos de un accidente de tránsito.

Así mismo, el Estado no cuenta con un mecanismo que garantice la justicia en aquellos casos en donde no se individualiza al responsable, desamparando así a dichas víctimas, quedando en una situación crítica, pues hay personas de diferentes clases sociales, económicamente hablando, y las que son de escasos recursos económicos son los más afectados al no poder cubrir gastos médicos por ejemplo, es por ello que se debe garantizar con la legislación, el cumplimiento de la responsabilidad civil de los daños causados en los accidentes de tránsito.

La legislación en materia de Tránsito Terrestre en lo concerniente a la indemnización por daños y perjuicios presenta vacíos legales por cuanto no hay un procedimiento ágil y eficaz que se desarrolle con la finalidad de la protección jurídica de las víctimas de los accidentes de tránsito, así mismo, no existe la garantía de una educación por parte de las instituciones correspondientes del Estado en relación a



esta materia la cual permitiera garantizarle tanto a los conductores como a los peatones, el conocimiento general de una legislación que tenga como objetivo evitar los accidentes de tránsito y la impunidad cuando estos ocurran.

A raíz de los vacíos y lo obsoleto de la ley, las víctimas al momento de acudir a las instituciones encargadas de velar por los derechos y de impartir la justicia, a ejercer las acciones ya sean penal o civil, no encuentran una solución temprana, y si la encuentran, no es una respuesta que satisfaga necesidades de tal forma que sea suficiente para la reparación, la recuperación y la rehabilitación física y psicológica de las víctimas de los accidentes de tránsito, debido a que estas por la necesidad urgente que se presenta y lo tardado que son los procesos, optan por hacer un arreglo conciliatorio extra judicial en el cual la víctima sale perjudicada.

1.2 Enunciado del Problema

¿PODRÁ GARANTIZARSE QUE LAS VÍCTIMAS DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO RECIBAN DE MANERA OPORTUNA E INTEGRAL, UNA INDEMNIZACIÓN DE PARTE DE LOS RESPONSABLES DIRECTOS U OBJETIVOS Y/O SUBSIDIARIAMENTE DEL ESTADO, A TRAVÉS DE DICTAR UNA LEY MODERNA QUE CUMPLA CON ESE OBJETIVO?

1.3 Justificación

El tema se ha clasificado de suma importancia, porque existe una necesidad eminente dentro de la sociedad, respecto a evitar la impunidad de conductores y de los responsables civiles, de los daños causados en los accidentes de tránsito, y la protección o indemnización de los mismos, ya que a la fecha ha habido poco interés en el estudio de este tema y la legislación existente en materia de tránsito se mantiene sin habersele hecho reformas que vayan encaminadas a garantizar el



cumplimiento de la responsabilidad penal y civil como lo está exigiendo la realidad actual.

El fenómeno señalado afecta a toda una comunidad jurídica por lo que se pretende realizar una investigación acerca de la anacrónica ley especial sobre accidentes de Tránsito que de alguna manera incida en el ámbito social, económico, y político en la consecución de la justicia, ya que sobre lo investigado podría servir como incidencia en la modernización de la ley que cumpla con la finalidad de lograr la justicia cuando suceden los hechos en referencias, los cuales vulneran los derechos fundamentales de las personas.

En El Salvador la modernización de la Ley de Tránsito Terrestre es un reclamo que las víctimas hacen a través de signos de desmoralización, impotencia y también inconforme al no tener una respuesta inmediata a sus necesidades; la ley debe de convertirse en un mecanismo eficaz de impartir Justicia para evitar la impunidad de conductores y de los responsables civiles, de los daños causados en los accidentes de tránsito, de tal manera que es indispensable que se realice un estudio y análisis de dicho instrumento legal que permita actualizarlo de acuerdo a las necesidades y realidad social y económica que vive el país.

Esta Ley nació en el país con el decreto No. 477, que en su considerando segundo establece que mediante Decreto ejecutivo No. 13, de fecha 18 de Noviembre de 1946, publicado en el Diario Oficial No. 277, tomo 141 de fecha 14 de Diciembre ese mismo año, se emitió el Reglamento General de Transito; que ha regulado hasta la fecha lo relativo a la circulación de vehículos en el país, Se considera que la presente normativa que regula la circulación vial, y los aspectos procedimentales, ya no cumple con los objetivos y necesidades actuales.

Con respecto. a la protección jurídica de todas aquellas victimas en los accidentes de tránsito, por las circunstancias siguientes, que en el momento en que



fue creada la normativa no existían los niveles tecnológicos, sociales y económicos con los que hoy en día se tienen, y los cuales se podrían utilizar, esto ha generado un aumento significativo en el índice de accidentes de tránsito reflejado en la actualidad y, en consecuencia, estos deben de ser procesados con una normativa moderna y eficaz que garantice todos los derechos de las personas afectadas.

Así mismo, existe la necesidad de estructurar un mecanismo educativo dentro del sistema legal que garantice un nivel cultural desarrollado en cuanto al tema en estudio, es decir que exista una educación en materia de tránsito para todas las personas, garantizando así la reducción de muchos accidentes provocados por diferentes factores como la imprudencia, exceso de velocidad, alcoholismo, distracciones al momento de conducir, falta de mantenimiento respectivo del automotor, etc. Que dan lugar a la vulnerabilidad que cuando ocurra un accidente de tránsito, del cual seguramente resultaran daños patrimoniales y personales, se trate de evadir la responsabilidad a través de la impunidad, así como la utilización de tecnicismos legales, generados por los vacíos de la actual legislación, aunados a una escasa educación vial.

Existe una saturación de procesos de esta naturaleza en el sistema judicial, y con ello, la necesidad de crear un mecanismo procedimental que sea moderno, expedito y eficaz para dar una pronta y cumplida justicia a las víctimas y ofendidos por un accidente de tránsito, porque muchos de los casos quedan en la impunidad por no poder atribuírsele la responsabilidad penal o civil a una persona determinada, por lo que se necesita que el Estado garantice subsidiariamente la reparación del daño causado a través de un mecanismo legal.

La importancia del estudio de la problemática, es la necesidad de aportar posibles soluciones que contribuyan a una verdadera modernización y actualización de la ley, para que el estado cumpla con todos los preceptos legales que protegen a la persona humana, y en particular a las víctimas de los hechos de tránsito en



relación a la indemnización de los daños y perjuicios, contribuyendo a que haya seguridad jurídica y el buen funcionamiento del estado de derecho a través de las instituciones.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo General

- ✓ Estudiar los vacíos legales de la legislación en materia de tránsito terrestre en lo concerniente a la indemnización por daños y perjuicios y proponer los cambios necesarios para su modernización especialmente a través de un procedimiento ágil y eficaz, con el fin de evitar que las víctimas de los accidentes queden desprotegidos jurídicamente.

1.4.2 Objetivos Específicos

- ✓ Demostrar la necesidad de reforma y actualización a la legislación salvadoreña en lo que atañe al tránsito terrestre y seguridad vial.
- ✓ Formular un procedimiento jurídico que sea de utilidad a las víctimas de accidentes de tránsito a fin de que ellas puedan hacer valer sus derechos, para lograr una pronta y cumplida justicia en la indemnización de daños y perjuicios.
- ✓ Plantear la intervención del estado de forma subsidiaria en la indemnización para los afectados en accidentes de tránsito en donde no se puede individualizar la responsabilidad penal y civil.

1.5 Delimitación de la Investigación

Con esta temática la cual va encaminada a generar insumos necesarios en materia de tránsito para que se visualice una mejor respuesta a las personas



víctimas de un accidente de tránsito para que se les resarza el daño ocasionado, y que sirva de ayuda para identificar los responsables directos e indirectos, así mismo generar conciencia sobre la necesidad de una modernización en la legislación concerniente en busca de una eficacia en la impartición de justicia.

BASE TEÓRICA: Se utilizará la Constitución de la República, Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, El Reglamento General de Tránsito, Ley Especial Sobre Accidentes de Tránsito y toda demás leyes y reglamentos Tesis, Manuales y Revistas en materia de transito.

LIMITES TEORICOS: En la actualidad es deducible que los mecanismos para evitar la impunidad de los conductores y de los responsables civiles cuando en un accidente de tránsito resulten personas humanas lesionadas o fallecidas no cumplen con su cometido, ni con las expectativas de la población actual ya que las leyes han demostrado estar obsoletas ya que no han sido actualizadas desde hace muchos años , y las mismas no han tenido proyección a futuro pues los automotores de hoy en día y en el futuro tienen más capacidad de velocidad, las vías terrestres constantemente son modernizadas dando como consecuencia una mayor probabilidad de sufrir un accidente de tránsito, así también han aumentado los distractores como los teléfonos celulares pantallas de video , el abuso en el consumo de estupefacientes y otros factores más por lo que es imperativo la modernización de las mismas .

LIMITES TEMPORALES: En la investigación se tomará como meta, realizar visitas al juzgado en la materia de tránsito de la ciudad de Santa Ana, con el propósito de solicitar en esa entidad información que llene las expectativas de la investigación, tales como el libro de sentencias en el cual se verificara respecto a las sentencias dictadas en el periodo comprendido del primero de enero hasta el treinta y uno de junio del año 2015.



LIMITES ESPACIALES: Se estudiarán los accidentes de tránsito relacionado a la víctima en la integridad física o en su patrimonio, los cuales hayan acontecido en la fecha establecida, en el área urbana y rural de la ciudad de Santa Ana, realizando una comparación, tomando como base los parámetros siguientes edad, conducta, grado de escolaridad circunstancia y antecedentes de ambas partes.

UNIDAD DE OBSERVACION: La población objeto de estudio, serán todas aquellas personas humanas que desde el primero de enero hasta el treinta y uno de junio del año 2015 hayan ostentado la calidad de víctima o victimario en un accidente de tránsito, estadísticas de las autoridades tanto judiciales como policiales en materia de accidentes de tránsito y de ahí se tomará la muestra que servirá de base en la búsqueda de cumplir con los objetivos de la investigación.

1.6 Preguntas de Investigación

¿El marco Legal salvadoreño vigente, que regula lo concerniente al área de transporte terrestre tránsito y seguridad vial y demás leyes, estará cumpliendo con los principios constitucionales en lo que se refiere a la garantía de la vida, la familia, la salud y el patrimonio de la persona humana?

¿Existirá la necesidad de una reforma a la normativa, para garantizar la indemnización por los daños y perjuicios ocasionados por un accidente de tránsito que sea eficiente para, gastos hospitalarios, fúnebres, recuperación, rehabilitación, y desarrollo humano de las personas afectadas por un hecho de tránsito?

¿Habrán un mecanismo de atención orientación y tratamiento a las víctimas de accidentes de tránsito, para que puedan ser informados oportunamente, sobre sus derechos y procedimientos para tener acceso a la justicia expeditamente?



¿Se contará con un mecanismo que garantice de forma subsidiaria la reparación del daño causado en un accidente de tránsito, en aquellos casos que no se individualiza al responsable penal ni al responsable civil?

¿Se podrá usar dentro de este tipo de proceso la figura del embargo, secuestro, comiso, anotación preventiva, como una garantía para la víctima u ofendido de un accidente de tránsito?

1.7 Consideraciones Éticas

Con cada entrevista aportada por las informantes se hará la interpretación del conocimiento amplio de cada uno de ellos, los resultados obtenidos serán analizados, sintetizados y vaciados en la matriz correspondiente, respetando el punto de vista de cada informante.

Además debido a la delicadeza de la información y por las fuentes de origen de donde proviene de ésta, en el trabajo se protegerá la identidad de los informantes a fin de que estos no puedan ser identificados personalmente, y únicamente se puedan dar a conocer por medio de claves, que se establecerán para cada uno de ellos; así mismo se protegerá la información aportada la cual se considera de carácter confidencial, debiendo tener el cuidado de no ser divulgada de manera pública.



CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO



2. Marco Teórico

2.1 Marco Histórico

2.1.1 Evolución del Transporte Terrestre

En la historia de la humanidad siempre ha existido la necesidad de movilizarse de un lugar a otro y poder así realizar diferentes actividades tanto sociales y económicas. Es decir, el hombre empieza inmediatamente a desplazarse, sea para comer, para luchar o por mera curiosidad, por lo que se ve obligadamente a valerse de algún medio de locomoción, pero el hambre fue el factor principal que lo obligó a moverse para asegurar su comida, con esto, se inició la forma de transportar en algo sus alimentos más rápido y fácil.

2.1.2 La Rueda

La rueda más antigua que se conoce apareció en un yacimiento de Liubliana (Eslovenia), en una zona pantanosa. Los pantanos tienen la propiedad de preservar la materia orgánica, y pueden esconder tesoros de información como este. Data de hace 5,300-5,100 años. El hecho de que junto a la rueda apareciera un eje sugiere que la tecnología de la rueda ya no era incipiente. El orificio del eje es rectangular, lo que no parece lo más funcional. Se supone que la primera rueda pudo surgir con la observación y seguro que la técnica previa de colocar troncos cilíndricos bajo la carga que se quiere mover.¹

El paso siguiente sería individualizar un círculo, muy probablemente del tipo de las carretillas actuales. Y colocar un eje alrededor del cual pueda rodar el círculo. A partir de aquí, lo más difícil está hecho: duplicando las ruedas, aparecería el carro. Se le añadiría tracción animal, para adquirir más capacidad de transporte. Así la rueda tuvo pronto muchas aplicaciones, como los carros tirados por bueyes para el

¹<https://es.wikipedia.org/wiki/Rueda>. Consultado el 11 de Abril de 2016



transporte de personas y mercancías; pero las primeras ruedas que se conocen son las de alfarero, la artesanía fue la primera en utilizar la rueda.²

La rueda se inventó hace 5500 años y con esto inicio un cambio en el medio de transporte, fue uno de los inventos más maravillosos de la historia. A partir de este invento, se desarrollaron todo tipo de transportes terrestres. En su forma más simple la rueda, era un disco sólido de madera fijado a un eje redondo de madera, luego se eliminaron secciones del disco para reducir el peso y luego el carro fue la primera aplicación que el hombre le dio a la rueda para sus propios fines. El carro dispone de dos ruedas y utiliza la tracción animal para lograr el desplazamiento.³

2.1.3. Evolución de la Vía Terrestre

Se cree que los primeros caminos fueron creados a partir del paso de los animales, aunque esto está puesto en duda ya que los animales no suelen recorrer los mismos caminos. El Camino de *Ickniel* es un ejemplo de este tipo de origen donde humanos y animales seguían el mismo camino. A estos caminos se les denomina "caminos del deseo". Una de las grandes impulsoras de la evolución vial fue la *civilización romana*, dejando hasta hoy (y aun en buenas condiciones) una vasta red de carreteras.

El hombre descubrió tempranamente que era más fácil tirar de un carro o trineo si preparaba dos surcos de piedras lisas o de tablas de madera paralelos entre sí, o los cavaba en un camino rocoso. Este último tipo de vía era utilizado por los griegos para llevar sus carros adornados a los templos durante las festividades religiosas. Los griegos habían descubierto que un hombre o un caballo podían arrastrar una carga ocho veces más pesadas si lo hacían sobre una vía en lugar de hacerlo sobre un

²<http://www.moldtrans.com>. Consultado el 14 de Abril de 2016

³<http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com>. Consultado el 14 de Abril de 2016



camino irregular. También los romanos cavaron surcos en muchos de sus caminos, ejemplo, *la Vía Apia* que aún subsiste como un recuerdo de lo importante que era para ellos, el facilitar el transporte de personas y cargas.⁴

La primera autopista del mundo fue trazada en Roma por el cónsul Apio Claudio, hace dos mil años, se le llama *la Vía Apia* antigua, conocida como "*Regina Viarum*", sendero de muerte y poder. Tiene alrededor de dieciocho kilómetros, no se equivocó el cónsul Apio Claudio cuando trescientos doce años antes de Cristo construyó la primera autopista de la historia. *La Vía Apia* fue una de las más importantes calzadas de la antigua Roma, que unía a Roma con Brindisi, el más importante puerto comercial con el Mediterráneo oriental y Oriente Medio. Su nombre común es: "*Appia Longarum Teritur Regina Viarum*", es decir; "La Reina de las grandes calzadas romanas".⁵

2.1.4 Revolución Industrial y la Era de la Máquina

En la mayor parte de las regiones civilizadas del mundo, las transformaciones de las condiciones materiales, ha sido tan completa en los últimos cien años, existiendo más diferencia entre el modo de convivencia de una persona de la actualidad, y una que vivió en 1850, siendo esa prodigiosa transformación, la aplicación de los principios de la ciencia a la industria. La primogénita hija de esa gran revolución industrial es la Máquina, artificio mecánico que utiliza las fuerzas de la naturaleza (agua, viento, vapor, electricidad, energía nuclear, etc.) en provecho del hombre convirtiéndolo en dueño indiscutido de la creación.

A fines del siglo XVIII, en los comienzos de la revolución industrial en Inglaterra, el desarrollo de la máquina fue utilizada exclusivamente como medio de producción, la cual ha alcanzado en estos días proporciones fantásticas que domina y envuelve a la

⁴<https://histrans-1900.wikispaces.com>. Consultado el 20 de Abril de 2016

⁵<http://www.elmundo.es/motor/99>. Consultado el 26 de Abril de 2016



vida humana en todas sus manifestaciones, también las manifestaciones inmateriales de la existencia como el arte, la cultura, la impresión de libros en cantidades ilimitadas, la fabricación de aparatos que producen o transmiten música, no podrían concretarse en el seno de las comunidades contemporáneas sin la ayuda de la máquina.⁶

2.1.5 Evolución de Algunos Medios de Transporte Terrestre

2.1.5.1 El Ferrocarril

En el siglo XV o XVI vuelven a aparecer las vías por primera vez en las minas alemanas, que eran las mejor instaladas en toda Europa, en las cuales las cargas se transportaban en pequeños vagones. Hacia fines del siglo XVI, los alemanes llevaron a Inglaterra el "*Tramway*", como lo llamaban en este país, para modernizar sus minas, y así fue como llegaron las vías al país que luego sería la cuna del ferrocarril.

Para obtener fuerzas motrices considerables, varios inventores pensaron en la unión del vapor por lo que en 1769, el francés *Nicolas Cugnot* construyó un coche de vapor, su "*fardier*" (carromato), que consistía en una máquina de vapor montada sobre un carro de tres ruedas; *Richard Trevithick*, preparó en su taller un par de pequeños modelos de locomotoras lo cual entre 1801 y 1804 terminó su primer coche grande de vapor, colocó sobre los rieles su máquina de vapor, y recorrió nueve millas y media en cuatro horas y cinco minutos. He aquí la primera locomotora. Años después presentó la segunda, pero no tuvo demasiado éxito.

George Stephenson, llamado por muchos el "padre del ferrocarril" no compartía esa opinión generalizada, tras haber reparado muchas locomotoras y haber construido otras, realizó al fin, en 1825, la primera línea destinada no sólo a las vagonetas de carbón, sino también a los viajeros. El 27 de septiembre de ese año, la "*locomotion number one*" el cual arrastró un tren cargado con 600 pasajeros a lo

⁶Problemática Jurídica de los Automotores, Tomo I, Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo de Palma, Buenos Aires 1982.



largo de los 35 kilómetros que separan Stockton de Darlington, y se convirtió así en el primer viaje en ferrocarril.⁷

2.1.5.2 Los Automóviles

Por otra parte, no se puede dejar desapercibida la historia de los automóviles que se remonta hasta el siglo XV, cuando *Leonardo Da Vinci* hizo el boceto de una serie de rudimentarios modelos de transportes sobre ruedas. La invención del primer automóvil se le acredita a *Nicholas-Joseph Cugnot*, quien el 23 de octubre de 1769 realiza la primera prueba subido en un “carromato”, por las calles de París, al que luego llamaría “*Fardier*”, Se trataba de una especie de triciclo provisto de una máquina de vapor compuesta de una caldera y un motor de dos cilindros verticales. La rueda delantera era la tractora y, a su vez, directriz para poder moverse gracias al desplazamiento de 50 litros de agua repartidos en los cilindros este se consideró como el inicio de la ingeniería automotriz.

Este fué uno de los factores que dieron las bases para la evolución en la industrialización y el desarrollo de la ingeniería automotriz, de tal forma, que se reconoce que en su evolución histórica el creador del automóvil de combustión interna de gasolina es *Karl Benz*. Este inventor alemán creó su primer modelo y lo patentó entre 1885 y 1886. El desarrolló en la víspera de Año Nuevo de 1879 el primer motor de gasolina estacionario impulsado, pero era una sola unidad de cilindro de dos tiempos. Benz tuvo tanto éxito comercial con este invento que pudo dedicarse a su sueño de crear un coche de peso ligero accionado por un motor de gasolina, en el que el chasis y el motor formen una sola unidad.⁸

⁷<https://histrans-1900.wikispaces.com>. Consultado el 2 de Mayo de 2016

⁸<http://www.iesfranciscoasorey.com>. Consultado el 12 de Mayo de 2016



2.1.5.3 La “Revolución” del Automóvil

La mecanización aplicada al régimen del transporte se hizo sentir primordialmente con la aparición de nuevos sistemas de locomoción como los ferrocarriles, aviones, naves espaciales etc., la importancia que poseen en el plano de las finanzas, economía y política de las naciones, pero ninguno tiene en el momento actual la influencia que tiene el automóvil sobre el régimen individual, familiar, y social de la vida de la comunidades contemporáneas ya que las funciones económico sociales que satisface el automóvil en las sociedades del siglo XXI son tan nutridas e importantes que se ha podido denominar con toda justicia al estudio de periodo que abarca las últimas décadas: *la revolución del automóvil*.

2.1.5.4 Breve Reseña Histórica del Automóvil

Es un hecho de poco conocido que el primer automóvil impulsado a vapor, fue construido en Francia por *Cugnot* antes de la revolución francesa, en 1766, posteriormente, *Watt* en 1784, *Griffiths* 1821 y *Hancock* en 1828, perfeccionaron la invención. *Gurney* y *Hancock* en 1828, construyeron vehículos a vapor que realizaban viajes diarios de 15 km. entre poblaciones, transportando personas. en 1869, *Thompson* hizo circular el primer automóvil con ruedas de caucho vulcanizado, y en 1887 se ensayó en Francia un automóvil impulsado mediante electricidad ya en 1889 constituye un hito glorioso en la historia del automóvil ya que dos industriales franceses *Panhard* y *Levassor*, aplicaron el primer motor a petróleo a un vehículo que corría sobre rieles.

En el año de 1903, un norteamericano llamado a revolucionar la industria del automóvil, fundó en Estados Unidos la *Ford Motor Company*, y se dedicó a fabricar un único vehículo, el famoso modelo T, destinado a la gente común, a cuyos bolsillos era accesible por su precio y que alcanzaba velocidades de 60 km/h y debido a que



el número de automóviles producidos pasó de un millón, se empezó a planear y realizar por el gobierno un sistema de carreteras que facilitara el tránsito. Las innovaciones fueron perfeccionándose la cual dio paso a un árbol de transmisión, la chispa se produjo por magnetones, se dotó a las máquinas de un cambio de tres velocidades, un sistema eléctrico y arranque automático que evitaba el fatigoso empleo de una manivela, las cubiertas de lona de las ruedas fueron reemplazadas por el neumático a baja presión, etc.⁹

2.1.6 El Transporte Terrestre en El Salvador

En El Salvador, los medios de transporte eran las carretas haladas por semovientes en algunos casos por bueyes, y en otros por caballos, las cuales predominaron gran parte de la vida de las generaciones pasadas, las carretas, carruajes y tranvías de tracción animal fueron sustituidas por camionetas de madera que poseían chasis traídos de Estados Unidos; años más tarde se inició la importación de carrocerías que generarían mayor confortabilidad al pasajero como mayor capacidad de personas para transportarlas, la modernización de la infraestructura de transporte comenzó con los ferrocarriles y la circulación en carreteras interurbanas, rurales y urbanas fue dando entrada al comercio.

El 29 de febrero de 1924, llegó el primer automóvil a El Salvador en la ciudad de Sensuntepeque con ocho pasajeros, el cual hizo un recorrido de dos horas, y luego en 1975 "*El Cherito*"; fue un vehículo ensamblado en El Salvador por la Fábrica Superior de Centro América, una idea muy visionaria en su momento y que fue el único vehículo ensamblado con la mayoría de autopartes fabricadas en el país, tenía un precio de 8 mil a 9 mil colones.¹⁰

⁹Problemática Jurídica de los Automotores, Tomo I, Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo de Palma, Buenos Aires 1982.

¹⁰<http://teoriadestadoutec.blogspot.com/2013/03/cuando-el-primer-automovil-llego-el.html>. Consultado el 23 de Mayo de 2016



Para el año 1915 el desarrollo del país fue fundamental, una fecha de trascendental importancia para el comienzo de la evolución y desarrollo del transporte terrestre en El Salvador, de acuerdo a unos factores entre los cuales se pueden mencionar: el crecimiento urbano, comercial, industrial, el desarrollo de la clase media, la influencia de la economía de los Estados Unidos por medio de los emigrantes a ese país, así también ha evolucionado el desarrollo de las carreteras, permitiendo la facilidad del traslado de forma cómoda de un lugar a otro.

Esta evolución y desarrollo dio vida a los primeros problemas resultantes de la conducción de un vehículo, los Accidentes de Tránsito; y para comprender mejor esta situación problemática, es necesario conocer el origen de este fenómeno, haciendo una pequeña reseña del momento en que por primera vez ocurrió un Accidente de Tránsito, ese punto de partida trascendental en que a una persona se le daña un vehículo, o lesiona su integridad física y que da origen también a la creación de normativas que regularan tal situación en eventos futuros o posteriores que se podrían originar en el transcurso del tiempo.

2.1.7 Los Primeros Accidentes de Tránsito

El antecedente más remoto sobre el origen de los accidentes de tránsito se remonta a la fecha 17 de agosto de 1886 en Londres, la primera víctima mortal por accidente de tránsito fue la señora *Bridget Driscoll*, una madre Londinense de 44 años quien se convirtió en la primera víctima fatal de un vehículo motorizado. El auto circulaba a una velocidad tremenda, calculada en doce punto ocho kilómetros por hora. También del 30 de Mayo de 1896 en la ciudad de *New York*, *Evelyn Thomas* se dirigía como habitualmente a su trabajo en su bicicleta, mientras que *Henry Wells*



probaba emocionado su “*Durye Motor Wagon*”, por una de las calles perpendiculares a la que circulaba. Desafortunadamente se cruzaron y sucedió el accidente.¹¹

2.1.8 Concepto de Automotor

EL vocablo automotor que, si bien no es empleado en el Código Civil por ser muy anterior a la época de la circulación habitual de vehículos dotados de motor y que hoy se encuentra presente en leyes, decretos, ordenanzas y reglamentos, si acudimos al diccionario de la Real Academia Española lo define como: máquina o aparato que ejecuta determinados movimientos sin la intervención directa de una acción exterior.

Doctrinariamente encontramos que el término automotor engloba toda clase de vehículos que puedan desplazarse en un medio terrestre sin la intervención de una fuerza exterior extraña a su mecanismo, gracias al aprovechamiento de la energía ya sea vapor, carburante o electricidad, que llevan consigo simultáneamente la marcha. A pesar del motor, el sistema de frenos, sistema de luces, parachoques y otros accesorios que los vehículos automotores poseen, hay tres grandes características que diferencian a los vehículos automotores con los vehículos de tracción humana:

- a) Posibilidad de alcanzar por medios terrestres, velocidades muy superiores a los vehículos sin motor.
- b) El peligro potencial que representa para la seguridad de las personas, y de sus bienes.
- c) Fácil manejo y control del vehículo que hacen posible la circulación por carreteras, y que permite responsabilizar al conductor por cualquier violación a

¹¹ http://ibytes.es/blog_accidentes_coches_antiguos.html. Consultado el 1 de Junio de 2016



las normas

2.1.9 Accidente de Tránsito

Según el Diccionario Jurídico de Manuel Osorio “es el que sufre una persona por el hecho de un tercero cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos. Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello por ello de los peatones.

Por su parte el Diccionario de Términos Jurídicos de Víctor Hugo Mendoza V. define accidente en términos generales, como la calidad secundaria, lo que no constituye la naturaleza o esencia de algo, un hecho imprevisto, suceso eventual; y, más especialmente, cuando origina una desgracia, y, para el Derecho, es todo acontecimiento que ocasiona un daño. (Caso fortuito, Imprudencia, Responsabilidad, Riesgo profesional).

El Diccionario Jurídico de Guillermo Cabanellas define accidente en términos generales como: la calidad secundaria, lo que no constituye la naturaleza o esencia de algo. Hecho imprevisto, suceso eventual; y, más especialmente cuando origina una desgracia. Para el derecho es todo acontecimiento que ocasiona un daño.

Accidente de Tránsito es entonces un acontecimiento violento que ocurre inintencionadamente por obra de la casualidad y que provoca un daño sin poder controlarse, donde su característica principal es la carencia de voluntad para su cometimiento y, al menos, debe haber un vehículo en movimiento, ambos son indispensables para que se configuren el accidente de tránsito.

2.1.10 Accidentes de Automotores

La inmensa mayoría de los daños causados por automotores se producen con motivo de la circulación de los vehículos en las calles o caminos de ahí que se le



conozca bajo el nombre de accidentes de tránsito o accidentes de automotores aun cuando ambas expresiones no sean coincidentes. El accidente automotor puede ocurrir en un lugar no librado a la circulación o al tránsito. Es decir, en el interior de un inmueble de propiedad particular. A la inversa, también pueden ocurrir accidentes de tránsito en el que no intervengan vehículos de motor.

El accidente de tránsito se define como el hecho que cause daño a la persona humana, o a sus bienes, y que sean causados por la acción de un vehículo, este concepto es aproximativo pues no todo el hecho dañoso causado por un vehículo es considerado accidente de tránsito, puesto que depende del dolo o la culpa con que se haya ocasionado.

2.1.11 Factores de los Accidentes de Tránsito

Este fenómeno es acompañado de algunos factores como lo son:

- a) La Negligencia, es descuido en el actuar;
- b) Omisión consciente, dejar de cumplir un acto que el deber funcional exige;
- c) La Imprudencia manifestada por olvido de las precauciones y que son previsibles desde un punto de vista objetivo;
- d) la Impericia o Falta de pericia, sabiduría, práctica, experiencia y habilidad en el manejo automotor;
- e) La Inobservancia Consiste que, al desempeñar ciertas actividades o cargos, se omite cumplir los deberes impuestos por los reglamentos u ordenanzas según la ley.

2.1.11.1 Negligencia

Según el diccionario de Ciencia Jurídicas Políticas y Sociales del señor Manuel Osorio es: la omisión más o menos voluntaria pero consciente de la diligencia que corresponde en los actos jurídicos, en los nexos personales y en la guarda objeción de los bienes.



Negligente establece el diccionario jurídico de Guillermo Cabanellas es: la Omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas y en el manejo o custodia de las cosas, dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación, falta de atención, olvido de órdenes o precauciones.

El Diccionario de Términos Jurídicos del Licenciado Víctor Hugo Mendoza V. establece que es: la omisión de la diligencia o cuidado que debe ponerse en los negocios, en las relaciones con las personas y en el manejo o custodia de las cosas, dejadez, abandono, desidia, falta de aplicación, falta de atención, olvido de órdenes de precauciones.

Analizando estos tres conceptos se entiende que Negligencia es un actuar en el cual el individuo ha faltado a los componentes del deber de cuidado, descuido voluntario o consiente a través de la realización de un acto contrario a lo que se exige, ocasionando un resultado dañoso.

2.1.11.2 Omisión

Según el diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales del señor Manuel Osorio significa: Abstención de actuar, inactividad frente al deber o conveniencia de obrar, descuido, olvido.

El Diccionario Jurídico de Víctor Hugo Mendoza V. lo define de la siguiente manera: es la abstención de hacer, inactividad, quietud, descuido, olvido, falta del que ha dejado de hacer algo conveniente, obligatorio o necesario en relación con alguna cosa.

El Diccionario Jurídico de Guillermo Cabanellas sustenta que la Omisión es: la Abstención de hacer; inactividad; quietud. Abstención de decir o declarar; silencio, reserva; ocultación. Olvido. Descuido. Falta del que ha dejado de hacer algo



conveniente, obligatorio o necesario en relación con alguna cosa. Lenidad, flojedad del encargado de algo.

Por lo que según análisis grupal es entonces el dejar de tomar en cuenta un acontecimiento importante para impedir un resultado como en el caso de un conductor de vehículo automotor respetar los límites de velocidad establecidas.

2.1.11.3 Imprudencia

Manuel Ossorio establece: que es la falta de prudencia, de cautela o de precaución, exceso de confianza, una expresión íntimamente vinculada con el Derecho Penal porque divididos, los delitos en dolosos y culposos, la imprudencia constituye uno de los elementos característicos de estos últimos, incurriéndose en ella por acción o por omisión.

Guillermo Cabanellas: es la omisión de la diligencia debida, defecto de advertencia o previsión en alguna cosa, punible e inexcusable negligencia por olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja la cual conduce a ejecutar hechos que a mediar malicia en el ejecutor sería delito.

Mendoza en su diccionario Jurídico establece que: imprudencia es genéricamente la falta de prudencia, de precaución; omisión de la diligencia debida, defecto de advertencia o previsión en alguna cosa, punible e inexcusable negligencia por olvido de las precauciones que la prudencia vulgar aconseja la cual conduce a ejecutar hechos que a mediar malicia en el ejecutor sería delitos.

Al analizar los conceptos es posible deducir que estos dos últimos conceptos coinciden en su contenido literario. Desde el punto de vista grupal la definición de la imprudencia sería una de las principales causas que producen los Accidentes de Tránsito, como lo es la excesiva velocidad.



2.1.11.4 Impericia

Según Cabanellas: es la falta de conocimientos o de la práctica que cabe exigir a uno en su profesión, arte u oficio. Torpeza o inexperiencia.

Mendoza en su Diccionario Jurídico menciona que es una Falta de conocimientos o de la práctica que cabe exigir a uno en su profesión arte u oficio. Torpeza. Inexperiencia.

El Diccionario de la Lengua española lo define simplemente como: Falta de pericia o de experiencia,

En conclusión, la impericia se relaciona en la falta de conocimiento que son básicos para conducir un vehículo automotor, un ejemplo es cuando el conductor cede el vehículo sin tener la autorización debida o el caso que con frecuencia es posible observar que muchos jóvenes andan trabajando como ayudante en una unidad del transporte colectivo, apenas aprende a manejar y en seguida ya maneja la unidad sin tener la experiencia debida para realizar este tipo de trabajo.

2.1.11.4 Inobservancia

Según el diccionario virtual *Lexicoom*: la palabra inobservancia procede del latín "*inobservantia*", la cual tiene como sinónimos la contravención, desobediencia, falta, incumplimiento, infracción, omisión quebrantamiento, violación y vulneración.

Por su parte el Diccionario de Sinónimos y Antónimos se define como el incumplimiento, contravención, desobediencia, violación, quebrantamiento, omisión, vulneración, falta de infracción que ambos tienen similitud en su significado.

Como tercera definición según *Word Reference.com* se define a la falta de observancia o cumplimiento de una orden. En conclusión, en materia de tránsito es el



incumplimiento a lo establecido en las normas, trae como consecuencia un resultado dañoso, tanto para el infractor como para el tercero.

La problemática en esta materia por su naturaleza, siempre es generador de conflictos pues se ve perjudicado el patrimonio de las personas y en muchos de los casos la vida de estas, para lo cual de las Organizaciones Subregionales, Regionales y Globales así como el tratamiento de normas estatales internas de distintos países han considerado los esfuerzos para dar la respuesta a las necesidades que resultan creando mecanismos legales que contribuyan a la reducción de los accidentes, y a la solución de los conflictos jurídicos resultantes de estos.

2.1.12 Elementos de los Accidentes de Tránsito

2.1.12.1 La Vía

Es una fórmula tripartita que conforman los elementos ideales para que se configure o se posibilite un accidente de tránsito, son la vía y su entorno, el escenario en donde el hombre es el actor y el nivel de exigencia para el conductor vendrá impuesto por las características geométricas y físicas de la vía. No es lo mismo conducir en recta que en curva, por pavimento deslizante que por otro con mayor adherencia, .condiciones meteorológicas o ambientales, por el tránsito (densidad o fluidez, vehículos pesados o sólo ligeros), o por las normas y señales de circulación (vía señalizada o no señalizada.)¹²

2.1.12.2. El Vehículo

El vehículo es otro elemento que interviene en la capacidad de respuesta del conductor y depende de los factores como las características mecánicas del mismo (frenado, aceleración y potencia), mantenimiento y estado de conservación (dirección, suspensión, frenos neumáticos), modo de conducir (no es lo mismo una

¹²<http://www.oni.escuelas.edu.ar/olimpi99/interolimpicos/transito/espaniol/accident.htm>. Consultado el 9 de Junio de 2016



conducta agresiva que una prudente), y de la carga ya que no es lo mismo conducir un vehículo cargado en exceso que cargado dentro de los límites autorizados.

2.1.12.3 El Hombre

El tercer elemento es el hombre ya que el conductor debe dar una respuesta adecuada a las exigencias de la vía, y estar instruido, así como en condiciones físicas aptas para conducir, ya que, si la instrucción no es la idónea o sus condiciones físicas están afectadas por un deficiente estado psicológico, la capacidad de respuesta estará también negativamente afectada; De ahí las transgresiones por ignorancia de las normas, los errores, fallas y accidentes. El nivel de capacidad del conductor vendrá determinado por la competencia técnica, que a su vez dependerá de la fase de aprendizaje, que es la que otorga los conocimientos necesarios para circular de una manera segura de acuerdo a las normas, y de la experiencia de los kilómetros recorridos.

A partir de estos elementos como lo es la vía pública, el vehículo automotor o de tracción humana, y el ser humano, se constituye la combinación para que se propicie y se dé la probabilidad que se pueda generar un accidente de tránsito del cual se desprenderá la responsabilidad jurídica, que puede ser de carácter civil o de carácter penal juntamente con la responsabilidad administrativa, de la cual deberá ser establecida mediante un proceso.¹³

2.1.13 Clasificación de los Accidentes de Tránsito

2.1.13.1 Atendiendo al Lugar Geográfico

Por su lugar geográfico se puede estar ante accidentes de tipo urbanos, o interurbanos según en donde sucedan. Las primeras, como su palabra lo dicen, son

¹³ Apuntes de Investigación de Accidentes de Tránsito, ANSP, Comisión, Técnica Española 1997 pág. 8.



los que se producen en la ciudad misma, y los interurbanos en lugares menos poblados o incluso en carretera.

2.1.13.2 Atendiendo al Resultado

Dependiendo del resultado también podemos clasificar a los accidentes viales: con víctimas que significará que alguna persona protagonista del siniestro ha salido herida o incluso muerta, o daños materiales cuando simplemente se han producido daños en vehículos o cosas.

2.1.13.3 Según el Modo de su Producción

Según el modo de su producción están los “choques” que se producen cuando se da un encuentro violento entre el vehículo y algún instrumento de la ruta o calzada como carteles, postes de luz, las colisiones se dan cuando se encuentran de forma violenta dos o más vehículos estando en marcha y el atropello, que es cuando un vehículo embiste a un peatón.

2.1.13.4 Por la Cantidad de Vehículos

Otra forma de clasificar a los Accidentes de Tránsito es dependiendo de la cantidad de vehículos que hayan estado involucrados en el siniestro y los accidentes simples son aquellos en los que solo interviene un vehículo, y los complejos se producen cuando intervienen dos o más autos.

Este tipo de clasificación es fundamental, pues a partir de esto se puede ir determinando el tipo de responsabilidad por la cual deberá responder quien resulte responsable del hecho y por la causa que lo produce. La importancia que se pueda establecer el tipo de responsabilidad resultante de un accidente de tránsito, es porque es la base fundamental de donde se podrá iniciar un proceso de acuerdo a las acciones que este haya dado lugar, el cual deberá ser garantizado por la



legislación interna del estado y que cumpla con las expectativas de la víctima u ofendido a través del resarcimiento de los daños y perjuicios que esto traiga consigo.¹⁴

2.1.14 Fuentes de las Obligaciones

2.1.14.1 Definición de Contrato

Es importante también mencionar en esta investigación de donde nacen las obligaciones y primeramente Guillermo Cabanellas lo define como: La convención, el acuerdo de dos o más personas sobre un objeto de interés jurídico; y el contrato constituye una especie particular de convención, cuyo carácter propio consiste en ser productor de obligaciones.

Manuel Ossorio define al contrato como pacto o convenio entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada. En una definición jurídica se dice que hay contrato si dos o más personas se ponen de acuerdo sobre una declaración de voluntad común destinada a reglar sus derechos.

Entonces tomando estos conceptos Contrato como la primer fuente de las obligaciones es: una especie de convenio, es decir acuerdo entre dos o más personas o entidades, para aceptar ciertas obligaciones, en el caso de estar la persona forzada a hacer, una imposición legal y; exigir derechos, en otras palabras la acción por medio del cual se pide algo que corresponde por derecho, regulando las relaciones entre los firmantes y produciendo efectos jurídicos.

¹⁴Apuntes de Investigación de Accidentes de Tránsito, ANSP, Comisión, Técnica Española 1997 pág. 12



2.1.14.10 Cuasicontrato

Víctor Hugo Mendoza lo define como un Acto lícito y voluntario que produce, aun sin mediar convención expresa, obligaciones, a veces recíprocas entre las partes; otras, sólo respecto a uno de los interesados; y en ocasiones, en beneficio de un tercero.

Por su parte Manuel Osorio, lo define como: “el hecho voluntario del que resulta una obligación cualquiera respecto de un tercero y a veces una obligación reciproca de ambas partes,” estos dos conceptos tienen la misma idea en su significado.

El Diccionario de la Real Academia Española define al cuasicontrato como el hecho lícito del cual, por equidad, derivan nexos jurídicos.

En conclusión, se ha determinado entonces que el cuasicontrato es la aceptación de un acto voluntario de las personas que se obligan, es lícito y además de ser también, una de las fuentes de las obligaciones que constituye un contrato.

2.1.14.11 Delito

Etimológicamente la palabra delito proviene del latín "*delictum*", expresión también de un hecho antijurídico y doloso castigado con una pena, “esto según el Diccionario Jurídico de Víctor Hugo Mendoza”;

En general, culpa, crimen, quebrantamiento de una ley imperativa es lo que establece el Diccionario Jurídico de Guillermo Cabanellas;

Son varias las definiciones que en la doctrina y en algunos Códigos Penales se han dado como lo es el “acto típico, antijurídico, culpable”, sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad, imputable a una persona y sometido a una sanción penal ha sostenido Manuel Osorio en su Diccionario Jurídico, Político y Sociales.



Por tanto, se determina que delito se entiende como un comportamiento realizado por voluntad, y que concurre en una violación a las normas vigentes, es decir una acción u omisión tipificada y penada por la ley.

2.1.14.12 Cuasidelito

Ossorio, establece que es una violación dañosa del derecho ajeno, cometida con libertad, pero sin malicia, por alguna causa que puede y debe evitarse, lo que lo caracteriza es la voluntad inconscientemente antijurídica en la realización del hecho.

Mendoza lo define como la acción con que se causa mal a otro por descuido, imprudencia o impericia, sin intención de dañar.

También responsabilidad de uno por ciertos actos ajenos, y lo mismo establece también Cabanellas, ambas tienen el mismo significado.

Entonces Cuasidelito se considera como la acción por medio del cual no se quiere causar daño, un hecho sin dolo pero que provoca un perjuicio a otro.

2.1.14.13 Falta

Según Mendoza es: La privación, carencia, defecto o escasez. Ausencia de una persona; incumplimiento de su obligación de asistencia. Torpeza al obrar o defecto en la ejecución. Incumplimiento de obligación jurídica o de deber moral.

Ossorio establece que tiene muchas acepciones, generalmente, es también susceptible de diversas interpretaciones jurídicas, la más caracterizada de las cuales tal vez sea la que afecta a su sentido penalístico, ya que se entiende por tal, la infracción voluntaria de la Ley, Ordenanza, Reglamento en la cual está señalada una sanción leve,



Cabanellas lo definió como: “Dentro del tecnicismo penal, contravención; ya sea de policía o el delito venial, el castigado con pena leve”.

Por lo tanto, falta es entonces: la transgresión de una norma o quebrantamiento de una obligación ya sea voluntaria o culposa y que va en contra de las leyes establecidas y que pone en peligro cualquier bien jurídico pero que no llega a ser considerada como un delito.

2.1.14.14 La Ley

Es importante en esta investigación definir de una manera clara y comprensible, el significado de ley, siendo la más fundamental de las fuentes de las obligaciones, por lo cual el Código Civil Salvadoreño en su Artículo 1 establece que la Ley es la declaración de la voluntad soberana, que manifestada en forma prescrita por la constitución, manda, prohíbe o permite.

Manuel Ossorio en su Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales da una conceptualización muy amplia estableciendo que es una de las principales fuentes del Derecho, entendiéndose en sentido amplio toda norma Jurídica reguladora de los actos y de las relaciones humanas aplicable en determinado tiempo y lugar.

Así mismo la Ley en sentido restringido como norma Jurídica elaborada por los órganos estatales con potestad Legislativa, que en los regímenes constitucionales son el congreso que la sanciona y el Jefe de Estado que la promulga, sino también las ordenanzas, reglamentos, decretos etc.

La Ley, en la moderna teoría general del Derecho, puede ser tomada en dos aspectos: uno formal, que se refiere a la que ha sido dictada por el Poder Legislativo conforme a los procedimientos específicamente preestablecidos, y otro material, que alude a toda norma jurídica cuyo contenido regula una multiplicidad de casos, haya sido dictada o no por el Órgano Legislativo.



Tomando en cuenta estas definiciones de Ley, se puede concluir que es entonces la Ley todo precepto dictado por autoridad competente, mandando o prohibiendo una cosa en consonancia con la Justicia y para el bien de los gobernados, una regla o norma establecida por una autoridad superior para regular, de acuerdo con la justicia, algún aspecto de las relaciones sociales.

2.1.15 La Responsabilidad

2.1.15.1 La Responsabilidad Penal

Es el tipo de responsabilidad que se genera cuando por acción u omisión, con dolo o culpa se lesiona un bien jurídico tutelado por la ley, y en donde recae el poder punitivo del estado sobre la persona que resulte responsable, lo que se conoce como el *ius puniendi*, y que conlleva una sanción pública que puede ser prisión, multa, suspensión de funciones y pérdida de algunos derechos, y que afecta únicamente al autor, coautor y partícipes según el grado de participación, es decir la responsabilidad penal es personalísima.

2.1.15.2 La Responsabilidad Civil

La responsabilidad civil se entiende desde el punto de vista del derecho privado y consiste en la obligación de subsanar los daños y perjuicios causados a otra persona, esta puede ser en dos términos el primero que puede ser el restablecimiento de la situación al estado anterior si la naturaleza del acto lo permite, un segundo que puede ser mediante el pago del daño y perjuicio causado de forma patrimonial o pecuniaria, esta responsabilidad puede generarse de tres formas, por hechos propio, por hechos ajenos, o por obra de las cosas o animales, además la responsabilidad se clasifica como responsabilidad subjetiva y responsabilidad civil objetiva.



2.1.15.3 Responsabilidad Civil Subjetiva

La responsabilidad subjetiva se manifiesta cuando aquel que, actuando ilícitamente, provoque un daño o perjuicio; el que esté obligado a prestar un hecho o dejare de prestarlo, o no lo prestare según lo convenido, será responsable por los daños y perjuicios, fue conocida por la doctrina desde épocas remotas y estructuradas desde los tiempos de Roma, según la cual sólo deben ser reparados los daños que el agente cause por su propia culpa. Si el agente que causa el daño no incurrió en culpa al ocasionarlo, debe quedar exonerado de la reparación. Sólo existe responsabilidad civil si el agente procede con culpa. La responsabilidad civil depende de la condición subjetiva de actuación culposa.

2.1.15.4 Teoría Clásica Subjetiva sobre la Responsabilidad Civil por Hecho de las Cosas

Si lo que se pretende es investigar y recolectar toda la información posible en cuanto a la responsabilidad del conductor y de los responsables civiles en un Accidente de Tránsito para asumir la responsabilidad ante las víctimas, hay que conocer de qué trata esta teoría. Tiene sus fundamentos en el Derecho Romano y establece que para que exista responsabilidad es necesario que el autor del daño haya obrado con culpa, es decir con negligencia, imprudencia, o falta de cuidado. Esta teoría requiere además de la existencia del elemento subjetivo, un elemento de índole material, que es el daño y una relación de causa a efecto entre la culpa y el daño.

2.1.15.5 Elementos de la Responsabilidad

Para comprender mejor este tema, hay que estudiarla partiendo desde sus elementos que la conforman, y así tener una mejor percepción que va servir como referencia o si tiene concordancia con el tema que se está investigando. Existen tres elementos constitutivos de la responsabilidad civil fundada en la culpa: a) el elemento



“acto de voluntad”, que consiste en la falta de previsión, imprudencia o negligencia; b) el elemento material “daño” que comprende el daño emergente y el lucro que se deja de percibir; c) la relación de causalidad entre el hecho de culpa y el daño. Y distingue así también los hechos de las personas de los hechos de las cosas.

2.1.15.6 Responsabilidad en el Sistema Clásico

Esta teoría también establece que toda responsabilidad en el sistema clásico descansa sobre la idea de culpa del autor del daño, por lo que la víctima de un daño necesita probar para obtener indemnización, ya que conforme a los principios lógicos en que descansa la prueba, corresponde al reclamante la prueba de los elementos constitutivos de su acción de responsabilidad que son según se dijo, el daño causado, la culpa del autor del hecho y la relación de causalidad entre el hecho y el daño sufrido.

2.1.15.6.1 Crisis de la Teoría Clásica

Siguiendo con el análisis de esta teoría, para abonar más en el tema en estudio que consiste en La Modernización a la Ley de Tránsito como un Mecanismo Eficaz de Impartir justicia, para Evitar la Impunidad de Conductores y de los Responsables Civiles de los Daños Causados en Accidentes de Tránsito, se dice que lo que ha originado la crisis de la teoría clásica de la responsabilidad, ha sido la obligación impuesta a la víctima de demostrar la culpa del autor del hecho, que en este caso sería que el accidente se debe a la culpa del conductor, pues la imposibilidad de demostrar en muchos casos, trajo como consecuencia que las víctimas no reciban reparación alguna de los daños que sufrieron.

2.1.15.7 Responsabilidad por el Hecho de la Cosa

Ante esto se puede hacer una pregunta: ¿Qué sucede cuando la culpa no es tan evidente? Esto porque si es en el caso de que un conductor ha violado alguna norma



de tránsito como la de conducir a excesiva velocidad, comete un acto ilícito y en consecuencia ha incurrido en culpa que lo obliga a reparar el daño que causó, pero que sucede cuando la culpa no es tan evidente, sin testigos, se produjo a un hecho que no dependía directamente de la voluntad del conductor, como el rompimiento de alguna pieza del sistema de frenos, y es aquí donde se debe distinguir la responsabilidad por el hecho de las cosas.

En Francia para no dejar ni un caso sin su correspondiente sanción, se pensó en distinguir la responsabilidad por el hecho de la cosa, según el daño obedeciera a directamente de la voluntad del hombre o que obedeciera a una cosa inanimada, no mandada por la voluntad humana, en este caso basta con la prueba del accidente con que se presumía la culpa y no tenía que demostrarla la víctima, esta distinción era bastante sutil y poco justa, puesto que para la víctima era más difícil si era debido a la culpa del conductor que a un verdadero accidente, este era el anuncio de un nuevo modo de pensar.

2.1.15.8 Responsabilidad Civil Objetiva

La responsabilidad civil objetiva conocida como responsabilidad por el riesgo creado, se fundamenta cuando una persona hace uso de instrumentos, sustancias que por su naturaleza ocasionen daños, está en la obligación a la indemnización, aunque no haya obrado ilícitamente; se produce con independencia de toda culpa por parte del sujeto responsable, basta que concurren los demás requisitos (acción, nexo causal y daño) sin necesidad de imputar una actuación dolosa al culpable.

Se pretende de esta manera proteger a los perjudicados por aquellas actividades que implican cierto riesgo, aunque no haya incurrido en culpa su autor. De acuerdo al Código Civil salvadoreño el que ha cometido un delito, cuasidelito o falta, es obligado a la indemnización, sin perjuicio de la pena que le impongan las leyes por el hecho cometido.



Si Mediante el proceso se establece que ha existido en alguna medida la violación, inobservancia de la norma jurídica, y que constituye responsabilidad civil para las personas, estará en la obligación de resarcirles los daños y perjuicios de forma pecuniaria o patrimonialmente el lucro cesante y el daño emergente para aquel que resulte menoscabado su patrimonio o quienes resulten beneficiados.

2.1.15.9 Teoría de la Responsabilidad Objetiva en Daños Causados por Vehículo Automotor

Se ha comprendido que esta teoría es la evolución de las ideas sobre la responsabilidad subjetiva, la cual señala que a partir del siglo XIX, el desarrollo materia e industrial en los medios de transporte produjo el aumento de accidentes causados por toda clase de máquinas, lo que originó que el “sentimiento de piedad” para las víctimas hiciera grandes progresos en la opinión pública y para quitarle a éstas la carga de la prueba del hecho dañoso, nace ésta teoría basada en el riesgo creado la cual consiste en suprimir la culpa como elemento esencial de la responsabilidad, bastando para que exista ésta y haya lugar a la reparación, que se cause daño mediante el empleo de cosas y justificar una relación causal entre la cosa y el daño causado.

2.1.15.10 Responsabilidad por el Riesgo Creado por las Cosas

Fue entonces cuando algunos jurisconsultos de Francia propusieron, abandonar francamente la teoría de la culpa del autor del daño, sustituyéndola por la responsabilidad del pleno derecho por las cosas que están bajo guarda de las personas o por los riesgos creados por las cosas o por los riesgos creados por esas cosas, la cual culminó en Francia con la Ley de Accidentes de Tránsito, que baso la responsabilidad del patrón, en el riesgo derivado de las máquinas que emplea, el llamado “riesgo profesional”. Dice la tesis que en un accidente lo que encuentran son dos patrimonios, el de quien ha causado el daño y el dañado, ahora bien ¿quién está



en condiciones de reparación?, pues el que causa el daño, quien obtiene la utilidad de la empresa y quien ha introducido el riesgo.

2.1.15.10.1 Conclusión de la Teoría

En conclusión, esta teoría también es llamada la teoría del riesgo creado, la cual consiste en suprimir la culpa como elemento esencial de la responsabilidad, bastando para que exista ésta, y haya lugar a reparación, que se cause un daño mediante el empleo de cosas o el ejercicio de actividades calificadas como peligrosas, así como se justifique una relación de causalidad entre las cosas o actividades peligrosas y el daño causado, por lo que algunos autores sostienen que el derecho moderno ha sustituido el concepto de responsabilidad, por el de reparación, ya que ahora no se trata de saber quién es el responsable, sino quien debe reparar.

Se considera que si esta teoría se aplicara sin limitaciones, la responsabilidad por daños causados por los automovilistas, se llegaría a hacer responsable al automovilista de pleno derecho, sin consideración a la existencia o no existencia de culpa tomando en cuenta el riesgo que estos vehículos crean, sería responsable de forma absoluta y para justificarse tendría que probar que el hecho que causó el daño se debió a un caso espontáneo o fortuito, sin la intención a causarle daño a la víctima, la carga de la prueba recaería sobre el conductor.¹⁵

2.1.16 Resarcimiento del Daño Moral

En las Argumentaciones y Motivaciones Judiciales de la Cámara Tercera de lo Civil de la Primera Sección del Centro, San Salvador 2006, se ha analizado la fuente

¹⁵Revista de la Escuela Nacional de Jurisprudencia, UNAM, Num.23 y 24, México, 1944. Consultado el 7 de Julio de 2016



de responsabilidad, el acto genérico ilegal de responsabilidad; este acto genérico ilegal que es intrínsecamente incorrecto, porque dice la Cámara que cuanto viola un mandato o una prohibición del derecho, acarreado de manera sustantiva, el deber de indemnizar; igualmente, según la doctrina, una de las áreas de responsabilidad por daño moral llamado extra patrimonial o agravio moral, lo es la ejecución de un hecho ilícito que lo causó, afectando a la persona o vulnerando un bien o derecho de la personalidad, o de familia; no siendo posible la restitución natural o material.

Sigue aclarando la Cámara que por regla general, todo daño es resarcible si ha sido provocado por un evento o ataque antijurídico a un interés jurídicamente protegido, en el caso del daño patrimonial el perjuicio se liquida según aquello de que se ha sido privado (perjuicio efectivamente sufrido o daño emergente), o dejado de obtener (lucro cesante o ganancia de que se fue privado); en tanto que en el Daño Moral se resarce el ataque mismo al Derecho Subjetivo por ejemplo: honor, imagen, vida, salud, etc., bienes que no pueden ser cuantificados porque se atribuyen a la personalidad del sujeto, no se mide sólo por las repercusiones sino en razón de la naturaleza del interés no patrimonial lesionado.

Por lo que además de satisfacer a la víctima es un modo de reparación por el menoscabo socialmente sufrido, siendo posible legalmente la reparación o resarcimiento, ya que está consignado en la Constitución, hay fundamento expreso., ya que el daño moral afecta bienes jurídicos que el derecho protege, y el resarcimiento debe ser medido con relación a la magnitud del daño, pues a veces el daño moral apenas se infiere e inclusive, a veces podría no existir; sin embargo, aunque es difícil la prueba del dolor, aflicción, angustia, humillación, etc., ello no implica que no sean susceptibles de apreciación pecuniaria, hecho no con fines compensatorios, sino "satisfactorios".



2.1.16.1 Medición del Resarcimiento

En su "medición" deben considerarse, la naturaleza del bien jurídico lesionado, posición social, repercusión del agravio en la persona del dañado, así como la reputación moral o profesional y su dignidad. La labor de estimar pecuniariamente el daño moral es difícil y por tanto, puede dar paso a la arbitrariedad de aquellos criterios estimativos; pero el que sea difícil no quita la legitimidad del agravio moral en la esfera civil; según los autores, doctrinas, legislaciones y tratados internacionales celebrados por El Salvador, el daño o agravio moral debe ser materia de indemnización, no sólo en materia penal, sino de todo hecho ilícito que pueda producirlo.

En el caso del ilícito que daña el patrimonio integral de la persona, atributos de su personalidad, son valores que deben ser indemnizados, resarcidos por el responsable, aceptándose una cantidad de dinero como equivalente legal, convencional o judicial, como compensación o satisfacción del agravio moral causado y sufrido. Y así, para la determinación del monto de indemnización, para esta clase de daño debe tomarse en cuenta que tiene propiamente carácter ejemplar y no resarcitorio, la naturaleza de la acción u omisión que lo causó, la integridad o patrimonio moral afectivo del que lo sufre.

2.1.16.2 Daño Patrimonial o Material

El daño material o patrimonial es el menoscabo o detrimento que se produce en los bienes u objetos que forman parte del patrimonio de una persona. Éstos son susceptibles de una valoración económica, a través de una, factura, presupuesto o informe pericial. Por lo tanto, deben ser indemnizados según estas valoraciones que fácilmente puede cuantificar el perjuicio. Además, hay que tener en cuenta que el daño material un concepto bastante amplio, pues el referido menoscabo incluye también lo que jurídicamente se conoce como "daño emergente" y "lucro cesante".



El perjuicio, o pérdida sufrida, importa una disminución patrimonial; como género, engloba dos hechos diferentes en que se descompone: a) El Daño Emergente, es la disminución real o pérdida efectiva del patrimonio que experimente el perdedor; representa un empobrecimiento real y efectivo. b) El Lucro Cesante es la privación de una ganancia o utilidad que el perdedor tenía el derecho de alcanzar; o sea privación de la utilidad que se hubiese obtenido; envuelve la idea de provecho, ganancia o utilidad, lo que se ha dejado de ganar o se hubiese obtenido.

2.1.16.3 Daño Emergente

El daño emergente es un tipo de perjuicio material que consiste en la pérdida efectiva pasada, presente o futura de un bien económico que se encontraba en el patrimonio de la víctima, corresponde al valor o precio de un bien o cosa que ha sufrido daño o perjuicio. Cuando el bien o la propiedad de una persona ha sido dañada o destruida por otra, en este caso se está ante un daño emergente, y la indemnización en este caso será igual al precio del bien afectado o destruido, que se considera un pago por equivalencia.

2.1.16.4 Formas de Reparar el Perjuicio o Daño Patrimonial

Doctrinariamente se reconocen dos formas de reparar el perjuicio o daño patrimonial causado, a saber: a) La reparación natural o material, consistente en que las cosas vuelvan al estado en que se encontraban antes de que se causara el perjuicio o daño; y b) La reparación por equivalencia, llamada indemnización propiamente tal; se da cuando el supuesto jurídico de la reparación natural o material, es totalmente imposible de cumplir, y por medio de la equivalencia, éstos son resarcidos compensándose la disminución o menoscabo patrimonial sufridos en razón del daño o perjuicio.

Con respecto al que ha sufrido el perjuicio, en el derecho moderno hay un factor de orden económico muy importante; en efecto, un patrimonio ha sido afectado y es



preciso restaurar el desequilibrio producido; en la legislación salvadoreña, la obligación de indemnizar es pecuniaria; es decir, la reparación mediante el pago de una cantidad de dinero que puede tener en algunos casos carácter compensatorio y en otros como satisfactorio. Lo más corriente es que suceda lo primero, esto es, que, siendo el daño ocasionado susceptible de ser evaluado con exactitud en dinero, el pago de la indemnización revista carácter inevitablemente compensatorio.

Si el agravio causado no admite una apreciación rigurosa en metálico, jugando a la vez la discrecionalidad, la entrega de una indemnización pecuniaria jugará un papel de satisfacción para la víctima o acreedor. Lo cierto es que la naturaleza patrimonial o extra patrimonial del daño ocasionado fijará, casi siempre el carácter compensatorio o satisfactorio de la suma de dinero que se entrega como resarcimiento. Si se trata de daños morales o extra patrimoniales, la indemnización en metálico tendrá necesariamente función satisfactiva, pues es de la esencia de esta especie de daños, el que no pueda ser propiamente medido en dinero. Si se trata de daños patrimoniales, la suma respectiva tendrá casi siempre carácter compensatorio *strictu sensu*.

2.1.16.5 Presupuestos de la Pretensión Resarcitoria

Para que haya lugar a la indemnización de daños y perjuicios, es preciso que los mismos hayan realmente existido, pues no siempre una actividad o acción y/o una omisión, los acarrearán, de ahí que se requiera como presupuestos de la pretensión Resarcitoria que: a) Exista efectivamente el daño y perjuicio; es decir, que la acción u omisión lo haya causado efectivamente, pues la indemnización, como dicen los autores, no debe de ser motivo de enriquecimiento, sino de restablecimiento natural o material o equivalente. b) Que sea atribuible (imputable) a quien se reclama; esto es que exista una relación (nexo) de causalidad entre el daño y perjuicio resultante y la acción u omisión culpable, de donde deviene la responsabilidad, esto es la



causalidad jurídica que permite inferir y precisar que el daño o perjuicio no se habría verificado sin aquella acción u omisión.

Para que haya una sentencia condenatoria al respecto, es necesario probar tanto la existencia de un daño o perjuicio cierto o causado, aunque su motivo se determine posteriormente, o bien quede sujeto a declaración judicial o al juramento estimatorio del que reclama la indemnización; como la responsabilidad de aquella quien se le reclama complementariamente lo anterior, se procurará la reparación o resarcimiento del perjuicio o daño patrimonial causado, ya sea en forma natural o material o equivalente pecuniario; comprendiéndose el daño emergente y el lucro cesante.

2.1.17 Lucro Cesante

Se ha considerado, en la misma sentencia de la cámara 1) Que no basta con una mera posibilidad en abstracto de ganar más, sino que es necesaria la realidad concreta de haber dejado de ganar determinada suma, y 2) Si se trata de ganancias futuras no es necesario acreditar la certidumbre de su producción con la seguridad propia del daño emergente; es suficiente la objetiva probabilidad de que podría haberse obtenido. El Lucro Cesante no consiste en la privación de una simple posibilidad de ganancia; pero tampoco es necesaria la absoluta seguridad de que esa se habría conseguido; para que sea indemnizable basta cierta probabilidad objetiva según el curso ordinario de las cosas y de las circunstancias del caso.

El lucro cesante es una forma de daño patrimonial que consiste en la pérdida de una ganancia legítima o de una utilidad económica por parte de la víctima o sus familiares como consecuencia del daño, y que ésta no se habría producido si el evento dañino no se hubiera verificado. Hace referencia al lucro, al dinero, a la ganancia, a la renta que una persona deja de percibir como consecuencia del perjuicio o daño que se le ha causado. Si una persona no hubiera sufrido de un daño o perjuicio, se hubiera seguido lucrando sin problemas, lucro que se pierde, que cesa



por culpa del daño o del perjuicio, y por supuesto que el responsable será quien causó el daño y el perjuicio, y en algunos casos tendrá que indemnizar a la víctima del daño o perjuicio.¹⁶

2.1.18 La Víctima

La víctima la define Víctor Hugo Mendoza como la persona o animal destinados a un sacrificio religioso. Persona que sufre violencia injusta en su persona o ataque a sus derechos. El sujeto pasivo del delito y de la persecución indebida. Quien sufre un accidente casual, de que resulta su muerte u otro daño en su persona y perjuicio en sus intereses. Quien se expone a un grave riesgo por otro.

El Diccionario Básico Escolar República de El Salvador *Larousse* define que víctima es la persona o animal sacrificado a los dioses. Persona que se sacrifica voluntariamente. Persona dañada por algún suceso. Víctima de un accidente.

El Diccionario Jurídico virtual www.uned-derecho.com, define a la víctima como la persona que padece daño por culpa ajena o por causa fortuita. Persona o animal destinados a un sacrificio religioso, persona que sufre violencia injusta en su persona o ataque de sus derechos. El sujeto pasivo del delito y de persecución indebida y quien sufre un accidente casual de que resulta su muerte u otro daño a su persona y perjuicio en sus intereses

Se entiende entonces que víctima es la persona que sufre un daño o un perjuicio a causa o por culpa de determinada acción de otra persona, el daño puede ser físico y moral, como las Lesiones producidas por un Accidente de Tránsito, así como material o psicológico. Se puede ser víctima de delitos que no hayan producido un daño corporal físico puede ser también un robo o una estafa, siendo entonces el daño meramente patrimonial.

¹⁶Argumentaciones y Motivaciones Judiciales de la Cámara Tercera de lo Civil de la Primera Sección del Centro, San Salvador, 2006.



2.1.19 Reparación del Daño

La acción es el medio legal de pedir en juicio lo que se debe, también se considera como la facultad de llevar la pretensión hasta los órganos jurisdiccionales a que se aplique justicia, es un derecho público subjetivo mediante el cual se requiere la intervención del órgano jurisdiccional para la protección de una pretensión jurídica. La acción es considerada un poder en sentido amplio. La acción en sentido abstracto es simple actividad, en sentido concreto equivale a la acción con derecho. Por ejemplo, en un accidente de tránsito la víctima puede ejercer dos tipos de acción. La acción penal y La acción civil.

- a) La acción penal: es el derecho de plantear una reparación de daño y la aplicación de la sanción de Carácter penal que le corresponde a quienes resultaren responsables del accidente de tránsito.
- b) La acción civil: Se ejercita para la reparación a través de la indemnización de daños y perjuicio resultante del accidente ocurrido, en un accidente de tránsito.

Responder civilmente implica dar cuenta de los daños ocasionados a las víctimas, traduciéndose en el deber de reparar o resarcir los perjuicios causados ya sea *In Natura* o de forma pecuniaria, la existencia de la responsabilidad implica indudablemente la necesidad de que concurren todos los requisitos habituales exigidos por la doctrina para el nacimiento de la misma. Daño causado relación o nexos causal, antijuricidad y factor de atribución.

El Daño es el presupuesto fundamental de la responsabilidad civil, sin la existencia del mismo la víctima no puede dar inicio a ningún tipo de acción, puesto que carece de una acción resarcitoria en materia de tránsito el daño deberá haber sido producido como consecuencia de un accidente de tránsito, a lo que se conoce como el nexos causal.



La Antijuricidad es sinónimo de ilicitud es decir la violación directa de una norma jurídica que puede ser dolosa, culposa, por acción u omisión, por negligencia o impericia; de la forma que sea, que produzca un daño y que este daño sea mediante la conducción de un vehículo de motor, de tracción humana o animal, según su clasificación; se considera como un hecho ilícito.

2.1.20 La Determinación de la Relación o Nexo Causal

Entre los diferentes elementos que integran la acción de comisión debe existir un nexo causal, una relación causal entre ellos. La determinación de esta relación constituye una tarea jurídico penal trascendente ya que no solo permite establecer el hecho que originó el daño, sino que además establece la autoría material del sujeto y la extensión de la responsabilidad por el hecho.

Se puede decir entonces que nexos causal es el elemento vinculante de la norma jurídica que une el supuesto y la consecuencia; es decir el la ligación o la relación que hay entre el supuesto y la consecuencia.

2.1.21 Responsable Solidariamente hacia la Víctima y sus Familiares

- a) El conductor o conductores de los vehículos causantes del accidente, que da lugar al reclamo o a su representante legal, si no fueren capaces de obligarse penales o civilmente.
- b) Personas naturales que, en virtud de fianza, contrato de seguro o cualquier otro título se hubieren obligados a responder por los daños ocasionados.
- c) Los terceros que por culpa suya se hubiere originado el accidente.
- d) Las personas naturales o jurídicas que, en propiedad, arrendamiento, o cualquier otro título tengan en su poder un vehículo, siempre que sea utilizado para uso industrial, comercial o de servicio.



2.2 Marco Jurídico

2.2.1 El Proceso Penal

El proceso penal en materia de tránsito, es el conjunto de actos procesales realizados por el tribunal, con el objeto de establecer la existencia del delito, la participación del imputado, en un hecho de tránsito, las circunstancias en que ocurrió el hecho, los daños originados, el grado de responsabilidad de los involucrados y la imposición de penas y medidas de seguridad correspondiente. Así mismo dentro de este proceso la víctima puede pedir la indemnización de carácter civil. El proceso penal en materia de tránsito se desarrolla en dos fases.

- a) La instrucción: llamada también fase de investigación que inicia en la práctica de las primeras diligencias y culmina en la completa depuración del informativo. Donde no existe Juez de Tránsito corresponde al juez de paz practicar las primeras diligencias, este apartado de la ley no está de acorde pues no son los jueces los que practican las primeras diligencias, al igual en donde actué el Juez de Tránsito. ya que dicha labor la realiza la Policía Nacional Civil, a través de la división de investigación de accidentes de tránsito. Las primeras diligencias son la inspección en el lugar donde ocurrió el accidente de tránsito, reconocimiento de cadáver u ofendidos, inspección de los vehículos y la toma de entrevistas a testigos u ofendidos.

Finalizada la fase de instrucción el juez deberá sobreseer o hacer el llamamiento a juicio; al existir sobreseimiento este opera o surte efecto en materia penal, pero queda a salvo el derecho de la víctima a poder exigir la indemnización por los daños y perjuicios en materia civil.

- b) Juicio: inicia con el auto de llamamiento a juicio en el proceso penal que requiere de tres requisitos o presupuestos fundamentales: que la causa haya



sido depurada, que el delito este plenamente comprobado, y que no haya duda de la existencia de la participación del victimario.

2.2.2 Responsabilidad Penal

La responsabilidad penal o criminal se puede definir como el deber jurídico que se impone a un individuo imputable de responder de su acción antijurídica prevista en el Código Penal como delito, de la que es culpable, debiendo sufrir sus consecuencias jurídicas. La responsabilidad penal queda excluida por el juego de determinadas circunstancias que, de concurrir, conllevan la no imposición de una pena al individuo; son las eximentes de responsabilidad según el artículo 27 del Código Penal.

Guillermo Cabanellas define la Responsabilidad Penal como la que se concreta en la aplicación de una pena, por acción u omisión dolosa o culposa de autor de una u otra.

2.2.2.1 Diferencia con la Responsabilidad Civil

La responsabilidad penal no busca remediar o compensar a la víctima del delito, sino que esa será una responsabilidad civil independiente y derivada del acto delictivo. Sería un tipo de responsabilidad civil extracontractual por producir un acto lesivo para otra persona. En ocasiones dichos conceptos se confunden, y sobre todo en el derecho anglosajón, dado que ambas responsabilidades pueden llevar a obligaciones pecuniarias. Sin embargo, existen varias diferencias: Finalidad distinta:

La responsabilidad penal sanciona, y la civil repara un daño. La cantidad de la cuantía a pagar se calcula con diferentes medidas: Una multa (responsabilidad penal) estará basada principalmente en la gravedad del hecho delictivo, mientras que la responsabilidad civil busca remediar un daño a la víctima. Normalmente el destinatario también es distinto: La responsabilidad penal se suele pagar al Estado, y la civil a la víctima.



2.2.3 Responsabilidad Civil

Consiste en la obligación que recae sobre una persona de reparar el daño que ha causado a otro, sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, normalmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios la sujeción de una persona que vulnera un deber de conducta impuesto en interés de otro sujeto a la obligación de reparar el daño producido. Aunque normalmente la persona que responde es la autora del daño, es posible que se haga responsable a una persona distinta del autor del daño, caso en el que se habla de responsabilidad por hechos ajenos, como ocurre, por ejemplo, cuando a los padres se les hace responder de los daños causados por sus hijos, o al propietario del vehículo de los daños causados por el conductor con motivo de la circulación.

2.2.3.1 Diferencia entre Responsabilidad Civil y Penal

Es importante distinguir la responsabilidad civil de la responsabilidad penal, ya que esta última tiene por finalidad designar a la persona que deberá responder por los daños o perjuicios causados a la sociedad en su totalidad, no a un individuo en particular. La responsabilidad civil intenta asegurar a las víctimas la reparación de los daños privados que le han sido causados, tratando de poner las cosas en el estado en que se encontraban antes del daño y restablecer el equilibrio que ha desaparecido entre los miembros del grupo. Por estas razones, la sanción de la responsabilidad civil es, en principio, indemnizatoria, y no represiva. La responsabilidad civil, por su parte, busca resarcir al titular del bien jurídico lesionado, Ofreciéndole una compensación económica por el daño que el hecho delictivo le provocó.¹⁷

¹⁷<https://es.scribd.com/doc/57971547/Responsabilidad-Penal>. Consultado el 25 de Julio de 2016



2.2.4 La Responsabilidad Jurídica

De acuerdo con la etimología, la responsabilidad viene de la palabra responsable cuyo origen es del latín “*responsus*”, *participio* pasado de la palabra *responderé*, que significa responder, hacerse garante. La responsabilidad desde el punto de vista jurídico se establece que es la obligación que se crea entre las personas para subsanar un daño o perjuicio provocado a otra persona por disposición de la ley que tenga su origen en un contrato, cuasi contrato, delito, cuasi delito o falta, todas son fuente de las obligaciones, este tipo de responsabilidad puede dividirse en dos tipos para lo cual se tiene la responsabilidad penal, y la responsabilidad civil.

Para conocer el marco jurídico y político que regulan lo concerniente al Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial en El Salvador, es primordial que se estudie y establezca el reconocimiento de ello desde la norma primaria del ordenamiento jurídico, la Constitución de la República, así como la normativa internacional, declaraciones, convenciones, convenios y tratados, seguido de las leyes Especiales, Leyes secundarias y políticas públicas que tratan sobre el tema.

2.2.5 Marco Jurídico Interno

2.2.5.1 Las Primeras Leyes de Tránsito Terrestre en El Salvador

Las primera disposiciones legales sobre la circulación del tráfico de vehículo en la ciudad era regulado por la ley denominada Ley de Policía, promulgada el doce de mayo de mil ochocientos noventa y cinco; posteriormente el Reglamento General de Tránsito el cual fue creado por Decreto Ejecutivo el dieciocho de noviembre de mil novecientos cuarenta y seis y publicado en el Diario Oficial el catorce de diciembre del mismo año; y finalmente se crea Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito, por Decreto Legislativo el uno de septiembre de mil novecientos setenta siete, la cual entró en vigencia el uno de enero de mil novecientos setenta y ocho siendo más positiva que las anteriores.



Debido a la importancia que tienen los accidentes de tránsito, así como también el gran número de personas que se ven involucradas y son responsables tanto civil como penalmente por dichos accidentes, se ha creado la Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Diario Oficial el veintiocho de junio de mil novecientos noventa y seis entrando en vigencia el veinte de diciembre de mil novecientos noventa y seis.

El Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial publicado en el Diario Oficial el dieciséis de noviembre de mil novecientos noventa y cinco y en vigencia desde el primero de agosto de mil novecientos noventa y seis. Historialmente la responsabilidad civil y penal era una mezcla porque no existía diferenciación entre una y otra, y no existían leyes especiales que regularan los procesos para establecer la responsabilidad del causante de un Accidentes de Tránsito, puesto que las personas utilizaban otros medios para el transporte al no existir los vehículos automotores, por lo tanto, operaba lo que se conoce como la Ley del más fuerte.

Anterior a ellos, solía aplicarse el Código Civil y penal, es hasta el año mil Novecientos **setenta y ocho** que entra en vigencia la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito, la cual es aplicable a los accidentes de Tránsito y la responsabilidad Civil y Penal consecuentemente de dichos accidentes. La noción de la responsabilidad ha tenido largo y laborioso proceso en la Historia del Derecho. En un principio quizás la responsabilidad solo dependía del rapto vengativo de la víctima del mal. El incumplimiento de la obligación y el daño causado originaba la ruptura de la paz entre los particulares. Más adelante, en la evolución Institucional un derecho de apoderamiento o confiscación por el Estado o el príncipe en cuanto a los bienes del moroso o del culpable de un daño Civil.¹⁸

¹⁸Elías Mayorga, María Antonieta, Monografía: Régimen de Responsabilidad Civil y Penal por Daños Materiales y Personales Ocasionados por Accidentes de Tránsito UFG



2.2.5.2 Necesidad de Adecuar la Ley a la Práctica

Salvador Iraheta Romero en Mayo de 1974, presentó su tesis donde realizó un estudio Jurídico Administrativo de la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito, en la que señaló la necesidad de adecuar la ley a la práctica, basándose en circunstancias personalísimas de los conductores de vehículos, en que se evidencia que la gran parte de los accidentes de tránsito se dan por las anomalías psíquicas que producen los problemas personales, insensibilización inconsciente de las reacciones nerviosas del conductor, por lo que a los conductores de toda clase para la obtención de su licencia se les debería de exigir buenas condiciones fisiológicas, psicológicas y un alto sentido de responsabilidad social.

También ha señalado que en ninguno de los considerandos expuestos por los legisladores se apegan a la realidad en el campo de la práctica, debido a las incongruencias y oposiciones demostrando que quienes elaboraron esta ley desconocían por completo la realidad del Tránsito Terrestre Salvadoreño, y que si bien es cierto en los países desarrollados las leyes de tránsito son eficientes pero por lo general siempre existen yerros, pero en el país son aún más palpables, por lo que debe hacer una revisión completa de la ley, pero por el momento buscar en el Juez de Tránsito y el razonamiento justo y libre, fundado en su experiencia de impartir la justicia.

Romero estableció que no existen en la práctica los procedimientos breves y sencillos que hagan posible la eficacia de las acciones provenientes de los Accidentes de Tránsito, no partiendo de sus causas y la forma cómo prevenirlos sino únicamente de sus consecuencias, motivo por el cual hay muchas incongruencias y de ahí la diversidad de criterios de las personas encargadas de administrar justicia.

Sería conveniente, según Iraheta Romero, unificar el procedimiento en los tribunales de tránsito, por sus defectos, incongruencias y vacíos; Determinar la



función del Departamento General de Tránsito, El establecimiento de un seguro obligatorio, que todo vehículo esté provisto de la correspondiente póliza de seguro, para estar amparado por la entidad aseguradora ante circunstancias adversas y desafortunadas, haciendo extensivos los beneficios a terceras personas, así como la cuantía de la fianza para efectos de excarcelación se debería regular la cantidad que en la forma provisional fijare el juez como indemnización de daños y perjuicios.¹⁹

2.2.6 Constitución de la República de El Salvador

La Constitución, como norma fundamental, es la base de todo el ordenamiento jurídico del Estado salvadoreño, mediante el cual toda norma que se produzca, deberá de reconocer que ni en su forma ni contenido, podrá estar por encima de las normas constitucionales, por lo tanto se debe de enfatizar que la Constitución es un conjunto integral que no se puede interpretar de manera aislada o separada, con las otras leyes de la República. La Constitución de la República de El Salvador en el *Título I, Capítulo único, "La persona Humana y los Fines del Estado"* establece lo siguiente:

El artículo uno de la Constitución de la República en lo esencial dice: que reconoce a la persona Humana como el Origen y el fin de la actividad del Estado; tomando como base este párrafo, el precepto Constitucional establece que toda la actividad del Estado gira alrededor de la Persona Humana, es decir el ser Humano es el centro de atención del Estado, es el elemento primordial que al ser humano como individuo, seguidamente el Estado está Obligado a garantizarle todos los derechos inherentes al ser Humano por medio de las Instituciones Públicas.

Está organizado el Estado para la consecución de la justicia, de la seguridad jurídica y del bien común. Un estado con sistema democrático como El Salvador,

¹⁹Romero Iraheta, Salvador, Tesis Doctoral: Estudio Jurídico Administrativo de la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito, UES, 1974.



está Organizado de una forma debidamente estructurada, el poder se encuentra repartido mediante tres Órganos Fundamentales, como lo son Ejecutivo, Legislativo y Judicial, ninguno de estos Órganos tiene el poder absoluto, esto es para el equilibrio de los pesos y contrapesos, y así de esta manera cumplir con el cometido primordial que es de Garantizar a toda persona todos los Derechos que tienen como individuo, ya que cada Órgano cumple con una función vital, en Beneficio del ser Humano.

Concluyendo con lo preceptuado en este artículo; es obligación del Estado asegurar a los habitantes de la República, el goce de la libertad, la salud, el bienestar económico y la justicia social. El Estado hasta los tiempos actuales cuenta con herramientas muy importantes para que en efecto pueda garantizar a todos los Habitantes el goce de tales Derechos, pero aún resulta que no son suficientes para que los pueda garantizar a plenitud, es decir que cuenta con muchas normas legales pero algunas de ellas están ya desfasadas y no están en concordancia con la realidad de los tiempos actuales o han perdido ya su vigencia a pesar de ser legislación positiva, como por ejemplo la ley de procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito, que es una de tantas leyes que ya no son cien por ciento aplicables.

Desde este punto de vista, se cree que es sumamente necesario que existan cuerpos de Leyes Modernas que vayan en concordancia con el desarrollo de la sociedad, en este caso, para ser específicos, contar con una normativa que regule la Estructura Vial, la circulación vehicular, el uso de las vías Públicas y a todos los Usuarios de la misma, todo encaminado a garantizar a la persona Humana el pleno goce de sus Derechos en cuanto a su Libertad, e integridad, y la Seguridad Jurídica. Lo preceptuado en el artículo dos de la Constitución de la República de El Salvador, establece: "Toda persona tiene derecho a la vida, a la integridad física y a ser protegida en la conservación y defensa de los mismos".



2.2.6.1 La Vida

El concepto de vida puede ser definido desde diversos enfoques, la noción más habitual está vinculada a la biología, que sostiene que la vida es la capacidad de nacer, crecer, reproducirse y morir. En este sentido, la vida es aquello que distingue a hombres, animales y plantas, por ejemplo, de los objetos como una roca o una mesa.

La vida también es el estado de actividad de los seres orgánicos y la fuerza interna que permite obrar a aquel que la posee. Otra forma de interpretar la vida está vinculada a la capacidad de un ser físico de administrar sus recursos internos para adaptarse a los cambios que se producen en su medio. Así, por ejemplo: una persona caminando por una vía, se establece que tiene vida, pero siguiendo con el análisis del mismo, no basta con que una persona tenga vida, sino que una persona al nacer como todo un ser humano normal viene formado por diversos miembros es decir de pies, manos, ojos, cabeza etc. todo ese conjunto de piezas del que está compuesto en cuerpo humano es a lo que comúnmente le llamamos integridad física.

2.2.6.2 Integridad Física

Es por esta misma razón que también el Estado está en la Obligación de garantizarle al ser humano su Integridad Física, en el artículo uno de esta misma se encuentra al tenor literal que el mismo Estado reconoce a la persona humana desde el momento de su concepción, en este sentido se debe entender la integridad física como el derecho que tiene la persona a que nadie le cause ningún daño a su cuerpo desde el momento en que es engendrado en el vientre materno, es decir desde el momento mismo en que la madre concibe en su vientre materno a su futuro Hijo hasta que naturalmente muera.

2.2.6.3 Igualdad ante la Ley

En el artículo tres de la Constitución, establece que todas las personas son



iguales ante la Ley, esto, no es totalmente cierto, debido que la misma constitución reconoce ciertos privilegios para algunas personas por el cargo que desempeñan, este tipo de funcionarios son a los que se refieren los artículos ciento treinta y seis y ciento treinta y nueve. En este punto es donde se encuentra con un obstáculo para el cumplimiento de lo que establece el artículo tres, porque es una ficción legal debido a que, para poder juzgar a un Diputado, se necesita de otro tipo de procedimiento que el que se les aplica a los ciudadanos comunes.

2.2.7 Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito

Con la evolución del transporte terrestre, apareció el automóvil como una alternativa y necesidad para la movilización del ser humano y así mismo de sus mercaderías, una alternativa que pronto se convertiría en un símbolo de estatus social, económico y político. Esto generó un aumento considerable de vehículos en el país, dando paso a la ampliación y construcción de nuevas carreteras, elementos suficientes para que se generen los accidentes de tránsito, poniendo en peligro la vida y los bienes de las personas.

Los accidentes de tránsito fueron aumentando, por lo cual se vio indispensable la regulación dentro de la normativa salvadoreña de una ley que tratara sobre los procedimientos en los accidentes de tránsito, así es como nace en El Salvador la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito en 1967, pues era necesario establecer procedimientos para determinar la responsabilidades tanto civiles como penales de los involucrados en dichos accidentes, así mismo la creación de tribunales necesarios que trataran la problemática.

Se crearon entonces cuatro tribunales que tendrían jurisdicción en toda la República; dos en San Salvador, uno en Santa Ana y uno en San Miguel, dejando abierta la posibilidad de establecer otros juzgados de tránsito en otras ciudades dentro del país tal como lo establece el Artículo 1 de dicha Ley. En el Título II se



desarrolla tanto la Acción Penal como la Acción Civil que resultaren de un accidente de tránsito, pues según la Ley se entiende que si el accidente genera una acción penal pues así mismo se genera una acción civil dejando la posibilidad de renunciar a dicha acción civil en cualquier parte del proceso.

Así mismo se establece en el Artículo 9, algunos casos que se pueden presentar: en donde solo resultaren daños materiales derivados de un accidente de tránsito en el entendido que no existiere dolo, solo daría paso a la acción civil, pero si en dicho acontecimiento si existiere dolo entonces el Artículo 34 de la misma ley establece el respectivo procedimiento. Ahora bien, se puede dar el caso en que el responsable según la ley sea un inimputable, en esta situación habrá lugar a la acción civil no obstante que sea del conocimiento del tribunal correspondiente para la aplicación de la Ley Penal Juvenil.

En el Título III, está regulado sobre el proceso penal dentro del cual, en su Capítulo I, Artículo 10 establece que en todo lugar o ciudad en donde hubiere Juez de Transito le corresponde a este toda la instrucción de los informativos sean estos por delitos o faltas en consecuencia de los accidentes de Tránsito. Pero en aquellos lugares donde no se cuenta con un Juez de Transito, esta ley establece competencia para que conozcan de estos casos a los jueces de paz para que practiquen las primeras diligencias y a los jueces de primera instancia en el área penal para que practiquen las diligencias de instrucción y si el caso es de gravedad puedan conocer así mismo las primeras diligencias.

La Ley establece tres criterios o circunstancias que pueden servir al tribunal como presunciones de culpabilidad, puede verse para conocimiento el Artículo 17 de la Ley en mención, siendo estas establecidas en un contexto social muy diferente al que actualmente se vive, por lo que se puede afirmar que es necesario un enfoque profundo sobre muchos otros aspectos que pueden determinar la culpabilidad de



cualquier involucrado en un accidente de tránsito, puesto que se trata de darle elementos claros y precisos al tribunal para una justa y cumplida justicia.

Las Reglas Especiales relativas a la Acción Civil están establecidas en el Título IV, entre los Artículos del 35 hasta el 58 de dicha Ley. Pero específicamente el Artículo 36 establece las reglas claras de quienes son responsables solidariamente por el pago de los daños y perjuicios a terceros, es decir, trata de evitar que en los accidentes de tránsito quede impune la responsabilidad civil, estableciendo en ciertos casos especiales quienes deben responder en los casos especiales en donde el o los presuntos culpables de un accidente no puedan responder.

En el inciso segundo del mismo Artículo 36 establece la norma que no habrá responsabilidad solidaria respecto del inciso primero del Artículo en mención pues si el que está reclamando se comprueba en el juicio que es el único culpable del accidente entonces no tiene por qué existir un responsable solidario, puede ser el caso de que el accidente provino de un caso fortuito o fuerza mayor, hecho suficiente para que no se cumpla la norma en cuanto a la responsabilidad solidaria, siendo el caso este último que no existan desperfectos mecánicos en el vehículo automotor involucrado.

Si se toma en cuenta lo anterior también se puede mencionar que existen otros casos a considerar en donde no habría responsabilidad solidaria como lo es por ejemplo el arrendamiento de un vehículo en el cual al ocurrir y estar este mismo involucrado en un accidente, el propietario no incurrirá en responsabilidad, siempre y cuando se compruebe esta circunstancia, pues también se puede dar el caso en donde el propietario del vehículo no tuvo conocimiento del uso de este, pero en ambos casos se debe probar tal situación en juicio.

En el Artículo 39, se establece la conciliación como una alternativa de solución antes de iniciar un proceso dentro de los tribunales de tránsito, hace mención del



caso específico en donde un menor de edad esté involucrado como responsable en un accidente de tránsito y así mismo para personas mayores de edad en el caso que solo resultaren daños materiales ocurridos en el accidente, estableciendo el procedimiento a seguir para garantizar el cumplimiento del acuerdo y seguridad jurídica para las afectados como también para el responsable, pues con el acta que se extiende ambas partes son protegidas bajo la ley.

Del Artículo 45 al 57, la Ley establece una serie de procedimientos los cuales se generan admitida la demanda, habiendo cumplido con los requisitos establecidos en el Código de Procedimientos Civiles, Código que fue derogado por el actual Código Procesal Civil y Mercantil. Procedimientos que determinan un proceso que a su vez puede ser interrumpido y hasta finalizado por el intento de conciliación o llevada a cabo la conciliación en su caso, de no cumplirse estos supuestos entonces el proceso continuará hasta llegar a la resolución del Juez motivada conforme a pruebas presentadas.

2.2.8 Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial

Esta ley regula todo lo concerniente al transporte en su marco conceptual, coordina y dirige las políticas del transporte en general y por ende del transporte terrestre. Es de señalar también en esta investigación que tiene por objeto establecer el marco legal en materia de Régimen Administrativo de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial, Transporte Terrestre, pero con excepción del Ferroviario, además la protección al Medio Ambiente, Terminales, Estacionamientos, Registro Público, así también al Tránsito, Circulación Vehicular y Seguridad Vial.

En esta investigación es necesario señalar esta ley ya que es la que regula específicamente las normas del Transporte y de la circulación de los vehículos, tales como el establecimiento de rutas, autorizaciones, concesiones, el sistema de señalización de las vías públicas, así como la regulación de las infracciones



derivadas del incumplimiento de esta ley y su reglamento, entre otras, que son útiles para aportar en el tema que nos ocupa.

2.2.9 Ley del FONAT

Es la Ley Especial para la Contribución del Fondo para la Atención a Víctimas de Accidentes de Tránsito, y tiene por objeto establecer el marco legal que garantice los fondos necesarios para brindar una atención en salud y otorgar una prestación económica a toda persona que resulte con algún grado de discapacidad, o a sus parientes, en el caso de que resulte fallecida, en ambos casos a consecuencia de un Accidente de Tránsito.

Asimismo, tiene por objeto garantizar fondos para la realización de análisis técnicos, económicos y científicos, e inversiones financieras necesarias para el mejoramiento de la red vial del país, la modernización, fortalecimiento y tecnificación del servicio público de transporte, y la realización de campañas de educación y prevención vial, con el objeto de reducir en forma sistemática los Accidentes de Tránsito.

Es una Contribución Especial que responde a la clasificación tripartita de los tributos en El Salvador, los cuales son Impuestos, Tasas y Contribuciones Especiales, es aquí donde hace la aclaración de que por el pago del impuesto el contribuyente no recibe contraprestación alguna de parte del estado, mientras que, con una contribución especial, el Estado puede financiar ciertas actividades. Por lo que se hizo necesario constituir una Institución que permita fortalecer el sistema de salud pública del país, a fin de garantizar una atención a las víctimas por accidentes de tránsito.

Simplemente se conoce también con el nombre de el "FONDO", como una entidad descentralizada de derecho público, de carácter técnico, de utilidad pública, de duración indefinida y con personalidad y patrimonio propio, con plena autonomía en



el ejercicio de sus funciones, tanto en lo financiero como en lo administrativo y presupuestario. Esta tiene por objeto, establecer el marco legal que garantice los fondos necesarios para otorgar una prestación económica a toda persona que sufra discapacidad, temporal o permanente, o a sus parientes, en el caso que resulte fallecida, establecido en el artículo 1.

Así también señala en el artículo 4 que la Víctima o toda persona, ya sea conductor, pasajero o peatón, que, como consecuencia de un accidente de tránsito, resulte fallecida o con algún grado de discapacidad, temporal o permanente; pues a estas personas está enfocado el uso de los fondos asignados para la indemnización.

En el artículo 5 están lo que son los Fines, para cuya consecución se emplean todos los medios para entregar una prestación económica, por una sola vez, a toda persona que, producto de un accidente de tránsito, sea declarada con algún grado de discapacidad, o a sus parientes, en el caso de que resulte fallecida, y la que garantiza la entrega de la prestación económica a los beneficiarios es la Dirección Ejecutiva.

La Ley tiene carácter de universal, solidaria y obligatoria, cuya finalidad es proteger la vida, la familia, la salud y la recuperación de toda víctima de accidente de tránsito, garantizando para ellos los fondos suficientes y de acuerdo a sus ingresos, para el desarrollo de acciones de promoción de la seguridad vial, la prevención de accidentes, el fortalecimiento de la atención pre hospitalaria, los servicios de salud hospitalarios y rehabilitación, mejoramiento de la red vial, modernización, fortalecimiento y tecnificación del servicio público de transporte, y la realización de campañas de educación y prevención vial, con el objeto de reducir en forma sistemática los Accidentes de Tránsito.

Son beneficiarias, las personas que, a consecuencia de un accidente de tránsito, resulten con algún grado de discapacidad, temporal o permanente., Así mismo, en el



caso de fallecimiento, los hijos y el cónyuge, o conviviente de la víctima; el padre y la madre; los abuelos y demás ascendientes; los hermanos; y, los sobrinos y los tíos de la víctima, según lo establecido en el artículo 20. Tendrán un plazo de seis meses contados a partir del Accidente de Tránsito, para presentar la solicitud por el fallecimiento de su pariente. Igual tiempo las víctimas, vencidos los plazos, éstos perderán el derecho a reclamar las prestaciones económicas establecidas. Solo en caso fortuito o fuerza mayor, lo cual deberán comprobar.

El monto a cubrir es de dos mil dólares de los Estados Unidos de América, por fallecido, más la suma de quinientos dólares, para gastos funerarios, si solo hay lesiones el grado de discapacidad y el porcentaje económico con que deberá ser cubierta cada una de ellas, serán determinados en el reglamento de esta ley. El artículo 24 señala que la Policía Nacional Civil estará en la obligación de remitir al Fonat, certificación de las actas levantadas en todo accidente de tránsito, debiendo adjuntar con dicha acta toda la información relacionada con cada percance, especialmente la identidad de víctima, lesionada o fallecida.

El pago de las prestaciones económicas efectuadas por el FONAT, no impedirá a la víctima o a sus herederos perseguir vía judicial o extrajudicial, Al o los responsables, así lo establece el artículo 31, también señala algo muy importante, y es que la policía no debe detener a los Conductores en un accidente de tránsito en el que haya lesionados o fallecidos, cuando éstos no huyan del lugar. Debe Identificarlos a cada conductor y a la víctima, advirtiéndoles de presentarse al tribunal correspondiente, según lo dispuesto en el artículo 36.

Si el conductor que provocó el accidente, y se retira del lugar, podría proceder la detención administrativa, decretada por los tribunales competentes. En el lugar del incidente, la detención dependerá de las circunstancias del hecho, como los casos en que sea producto de la conducción temeraria o que no se cuente con suficiente información del conductor involucrado. Excepción:



- ✓ El responsable sea menor de edad y no tenga licencia de conducir.
- ✓ Los responsables no posean licencia, o sea inadecuada al tipo de vehículo.
- ✓ Se encuentren bajo los efectos de bebidas embriagantes o drogas.

Los vehículos involucrados en un accidente de tránsito, deberán ser devueltos a sus propietarios o poseedores el mismo día del accidente, cualquiera sea la Responsabilidad. Este artículo se considera que le violenta derechos a la víctima, pues lo deja desprotegido jurídicamente.

2.2.10 Código Civil

El Código Civil es una legislación antigua promulgada en 1860, en la cual específicamente en su Título I establece primeramente el concepto de Ley, promulgación, efectos e interpretación, y derogaciones, en otras palabras su naturaleza, efectos y condiciones de la Ley y generalmente fija los derechos que gozan los habitantes entre sí mismos, las formas y efectos de sus convenciones civiles, por lo que se ha incluido tema en estudio, para analizar esas condiciones más universales entre las personas y las cosas, tomando como base al hombre como miembro de la sociedad civil.

La culpa leve es la falta de aquella negligencia que se debe emplear en sus negocios propios, también llamada, descuido leve, esto según el artículo 42 el Código el cual hace la distinción de las tres especies de culpa, dando también un ejemplo que la administración debe hacerse como un “buen padre de familia”, esto se menciona para tener una idea y sacar las conclusiones, ya que en los Accidentes de Tránsito siempre existe la pregunta de ¿quién tuvo la culpa? Existen también casos especiales que el código señala, las cuales es imposible de prevenir aun, siendo cuidadoso, siendo esto que se dan de una manera espontánea como lo es un terremoto o un derrumbe.

En el libro cuarto específicamente están las obligaciones en general, actos y



declaraciones de voluntad, así como las obligaciones civiles, que es su artículo 1341 establece que las obligaciones civiles son aquellas que dan derecho para exigir su cumplimiento, esa obligación civil del responsable hacia la víctima en un Accidente de Tránsito es de lo que se pretende dar a conocer en el presente trabajo de investigación, para que por medio de un proceso pueda resarcir el daño causado.

En el artículo 1427, el Código cita que la indemnización de los perjuicios comprende tanto el daño emergente como el lucro cesante, de los cuales se ha dado una definición de éstos, en esta investigación, para comprender mejor su significado, esto es ya sea que provengan de no haber cumplido una obligación, o si ésta se dio de una forma imperfecta, para lo cual se deberá hacer las sugerencias necesarias evitar estas formas de cumplir con la obligación, ya que dice un pensamiento que “la justicia tardía no es justicia”.

2.2.11 Código Penal

Según el Código Penal vigente, en un hecho punible se identifican dos formas de responsabilidad, la penal y la civil el artículo 116, asevera que toda persona que incurra en un delito que esté definido en la ley como tal, y que en el mismo se derivaren daños y perjuicios de carácter material e incluso moral se está en la responsabilidad de resarcir el daño civil; en los Accidentes de Tránsito por lo general siempre están presentes aparte del menoscabo de la integridad física los daños materiales, por lo tanto el hecho de haber respondido penalmente no deja sin efecto la responsabilidad civil.

El artículo 12, también es enfático a sostener lo anterior al hablar de la extinción de la responsabilidad civil dando fe que la absolución o subsanación de la responsabilidad penal en ningún momento da lugar a que la responsabilidad civil concluya ya que esta deberá ser agotada en base a las leyes civiles; en el caso de un Accidente de Tránsito donde resultare una persona con lesiones provocadas en el mismo acto, el proceso penal correspondiente dará lugar al pronunciamiento civil



para la indemnización por las lesiones ocasionadas y demás inconvenientes generados pero esto se tendrá que valorar en base a las leyes civiles.

La legislación penal también designa a otras personas que incurren en responsabilidad civil el artículo 119, define la responsabilidad subsidiaria reflejando la responsabilidad de otra persona que de alguna forma intervino para que se diera el resultado dañoso en el caso de un Accidente de Tránsito un responsable subsidiario es el que presta su vehículo automotor a una persona que no está autorizada para conducir y este por la falta de experiencia se estrella con otro vehículo ocasionando lesiones culposas y daños materiales en este hecho, quien prestó el vehículo es responsable civil por subsidiariedad.

El subsidiario civil puede ser Común y Especial según lo describe el artículo 120, la subsidiariedad civil es común cuando el obligado es una persona natural, pero si el obligado fuere una persona jurídica, entonces la subsidiariedad se convierte en especial según lo argumenta el artículo 121, cuando se da por la conducción de vehículos automotor la responsabilidad podrá ser subsidiaria civil especial cuando el conductor de una empresa de transporte resulte como parte de un accidente y la culpabilidad recaiga sobre él, en este caso la empresa también está obligada civilmente.

2.2.11.1 Delitos Que Pueden Atribuirse a los Causantes de un Accidente de Tránsito

El Código establece una serie de delitos en los que puede incurrir una persona que conduce vehículos automotores en cualquier vía del territorio salvadoreño; en el artículo 146 están establecidas las Lesiones Culposas, consistentes en provocar un menoscabo en la salud de una persona humana ya sea en su integridad física o psicológica, por haber faltado al deber de cuidado actuando por acción u omisión el responsable se hará acreedor a una pena de 6 meses a 2 años, en el caso de la



conducción de vehículos automotores el responsable será privado del derecho de conducir o de obtener licencia por un periodo de uno a tres años.

2.2.11.1.1 Conducción Peligrosa de Vehículo Automotor

El artículo 147 E, se refiere a las personas que mediante la conducción de un vehículo automotor ponen en riesgo la vida y la integridad física o moral de las personas humanas; para que este ilícito sede tienen que cumplirse ciertos requisitos los cuales están definidos en las leyes de tránsito por lo que se le considera una ley penal en blanco; es conductor peligroso quien conduzca bajo los efectos de bebidas embriagantes o drogas las cuales causen afectación en su capacidad para conducir, quien conduciendo un vehículo se dispute la vía con otro vehículo y quien se dedique a realizar competencias ilegales.

2.2.11.1.2 Homicidio Culposo

El artículo 132, se refiere al acto de producir el resultado muerte en una persona humana, en el tema que nos ocupa se da mediante la conducción de un vehículo, porque el conductor sin intención directa, pero si faltando al deber de cuidado produce este resultado en este caso el responsable se le impondrá una pena de dos a cuatro años de prisión y si la fiscalía peticiona en su requerimiento la restricción del derecho a conducir vehículos por igual tiempo, es procedente dicha aplicación más el resarcimiento civil.

2.2.11.1.3 Omisión Del Deber de Socorro

El artículo 175 Inciso 3°, hace referencia a la agravación que puede tener como consecuencia una persona que mediante un accidente de tránsito o de cualquier otra forma le ocasionare lesiones a otra y no le diera la asistencia ni auxilio correspondiente será sancionado con prisión de seis meses a un año y multa de cincuenta a cien días , generalmente cuando ocurre un accidente de tránsito las personas se asustan y se dan a la fuga dejando en el lugar al o lesionados sin



auxiliarlos, en este caso el responsable también se le puede atribuir la comisión de este ilícito.

2.2.11.1.4 Falta Penal de Lesiones y golpes

El artículo 375 se refiere que cuando una persona por cualquier medio le ocasionare a otra un menoscabo en su salud o su integridad personal produciéndole una incapacidad para atender sus ocupaciones menor o igual a cinco días, por lo general este tipo de hechos se dan en los Accidentes de Tránsito muchas veces las lesiones y golpes son leves que no precisamente es necesario el inicio de la acción penal; en el caso de los accidentes de tránsito esta falta no es aplicable pues se trata de las lesiones culposas como es planteado anteriormente.

2.2.12 Principios Contenidos en Código Procesal Penal

En materia de tránsito como en cualquier otra rama del derecho para que una persona sea declarada culpable es necesario respetar una serie de principios y garantías, los cuales están descritos en el Código Procesal Penal vigente; uno de los principales principios y base fundamental es el principio de Legalidad del proceso y garantía del juez natural tipificado en el artículo 2 Pr Pn. Este principio en materia de tránsito faculta al presunto responsable que su proceso sea en base a lo que establece la normativa de tránsito y a ser presentado a un juez con competencia legal.

Los principios procesales son reglas generales que se siguen por numerosas disposiciones que establecen reglas concretas. Como tales, son la fuente de inspiración de los actos procesales concretos, y al mismo tiempo, de normas generales y abstractas como las normas legislativas de derecho procesal. Estos principios tienen interés en la organización por el legislador de un determinado ordenamiento procesal.



2.2.12.1 Principio Juicio Previo

El artículo 1 Pr Pn. Este principio le garantiza a una persona que sea señalado como responsable de un ilícito que para ser condenado a una pena o medida de seguridad será mediante un juicio oral y público respetando los principios constitucionales y derechos y garantías que le asisten a la persona humana; En materia de tránsito la competencia la tienen los Jueces de paz y de tránsito los cuales están obligados a cumplir con este principio, al menos que el hecho sea resuelto mediante la mediación o conciliación siempre y cuando esté de manifiesto la voluntad de las partes.

2.2.12.2 Principio de Dignidad Humana

El artículo 3, garantiza al imputado a ser tratado con el debido respeto por su calidad de Persona Humana se le deberá garantizar por las autoridades correspondientes su autonomía personal, integridad física y moral , en el caso de ser responsable de un hecho en materia de tránsito y este por la magnitud del accidente resultare con menoscabo en su integridad física ,el hecho de presumirse su responsabilidad no impide el derecho que tiene de recibir asistencia médica inmediata y oportuna y a ser protegido de cualquier agresión que pudiese ser víctima.

2.2.12.3 Presunción de Inocencia

El artículo 6, le otorga al imputado un trato sin prejuizgamientos considerando en todo momento su inocencia y dándole un trato como tal mientras no haya sido oído y vencido en juicio oral y público en el cual se le hayan respetado cada uno de sus derechos y se le haya garantizado su derecho a la defensa y a la aportación de pruebas , en el caso de los Accidentes de Tránsito la ley de la materia faculta al agente de autoridad, la presunción de culpabilidad para efectos de la inspección en el lugar del accidente, pero esta presunción no da certeza de culpabilidad la cual solo es dictada por el juez competente.



2.2.12.4 Duda

El artículo 7, en todo proceso sea este en materia de tránsito cualquier otra área del derecho deberá ser aplicado este principio en razón que en materia legal se maneja que es preferible un culpable absuelto a condenar a un inocente por lo que todos los juzgadores siguiendo este principio están obligados en caso de dudas, resolver lo más favorable al imputado; en materia de tránsito, este principio es muy aplicado en los tribunales esto en razón que muchas veces no se cuenta con la versión de testigos únicamente la versión de ambos conductores lo cual no deja clara la responsabilidad.

2.2.12.5 Inviolabilidad de La Defensa

El artículo 10, se entiende como la facultad que tiene el imputado a designar un abogado de su confianza que lo asista en cada una de las diligencias que se practiquen y si él no pudiere nombrarlo será el Estado el responsable de garantizar este derecho, así mismo le otorga al imputado a estar presente y a intervenir en cada una de las diligencias; en los casos de tránsito podrá intervenir desde el momento de la inspección hasta que la diligencia finalice, generalmente en materia de tránsito cuando interviene un defensor muchas veces su función se encamina a la conciliación ya que en esta materia esta diligencia es parte fundamental para ponerle fin al proceso.

2.2.12.6 Principio De Igualdad

El artículo 12, se comprende como la igualdad de armas que tiene el imputado juntamente con las demás partes en el proceso en lo que a aportación de pruebas se refiere el imputado por su parte podrá proponer las pruebas de descargo que él considere las cuales serán debidamente valoradas por el juez para considerarlas pertinentes o rechazarlas por adolecer de legalidad así mismo la parte acusadora tendrá la misma facultad, en materia de tránsito las principales pruebas consideradas



son las testimoniales y las periciales las cuales podrán ser ofrecidas por ambas partes.

2.2.13 Marco Jurídico Internacional

2.2.13.1 Primer Informe Mundial Sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito 2009

Este primer informe ha sido elaborado conjuntamente entre la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, cuya finalidad es presentar un panorama general de los conocimientos existentes sobre la magnitud, los factores de riesgo y las repercusiones de esos traumatismos y sobre las formas de prevenir y reducir sus repercusiones, este documento es un esfuerzo colectivo de instituciones y particulares, así como más de 100 expertos de todos los continentes y de diferentes sectores entre ellos los de transporte, ingeniería, salud, policía, enseñanza y sociedad civil. Este informe subraya la preocupación de ambos organismos por el hecho de que los sistemas de tránsito inseguros estén dañando gravemente la salud pública y el desarrollo mundiales.

2.2.13.1.1 Objetivos del Primer Informe

La cifra de lesiones causadas por el tránsito es inaceptable y en gran medida evitable, por lo que este informe tiene tres objetivos que son 1) Aumentar el grado de concienciación, de compromiso y de toma de decisiones fundadas en todos los ámbitos, para que puedan aplicarse estrategias de eficacia científicamente probada en la prevención de lesiones causadas por el tránsito, 2) Contribuir a un cambio en la manera de considerar la naturaleza del problema de las lesiones causadas por el tránsito y de lo que constituye una prevención eficaz, 3) Ayudar al fortalecimiento de las instituciones y crear alianzas eficaces para lograr sistemas de tránsito más seguros.



Entre los principales temas que contiene este informe están: Los costos sociales y económicos de las lesiones causadas por el tránsito, Modificación de las concepciones fundamentales, La predictibilidad y evitabilidad de las lesiones causadas por el tránsito, La necesidad de datos de buena calidad y de un enfoque científico, La seguridad vial como problema de salud pública y equidad social, entre otros, por lo que este primer informe es de mucha utilidad en el tema en estudio, ya que desde aquí se puede observar de una manera general y a escala mundial el sufrimiento humano por muertes y traumatismos causados por accidentes de tránsito, y ver que es un problema creciente de salud pública que afecta de forma desproporcionada a los grupos vulnerables de usuarios de la vía pública.

2.2.13.2 Segundo Informe de la Situación mundial de Seguridad Vial 2013

En este segundo informe, de septiembre de 2015, los Jefes de Estado que asistieron a la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptaron la histórica Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, y uno de los objetivos es reducir a la mitad el número mundial de muertes y traumatismos por accidente de tránsito de aquí a 2020, la cual constituye un avance significativo para la seguridad vial. Entonces si la reducción de las muertes y traumatismos por accidente de tránsito en un 50% para 2020 está incluida entre las metas de los objetivos de Desarrollo Sostenible, en el país hay que comenzar a implementar medidas urgentes que ayuden con esta problemática, principalmente que ayuden a las víctimas y familiares que han estado desprotegidos por todo este tiempo.

En el presente informe se indica que 68 países han registrado un aumento en el número de muertes por accidentes de tránsito desde 2010; de esos países el 84% son países de ingresos bajos o medios. Setenta y nueve países han registrado un descenso en el número absoluto de defunciones; de ellos el 56% son países de ingresos bajos y medios; en conclusión: las tasas de mortalidad por accidentes de



tránsito de los países de ingresos bajos y medios ascienden a más del doble de las registradas en los países de ingresos altos, sin dejar de lado que las víctimas mortales ocasionadas por los accidentes de tránsito son peatones, ciclistas y motociclistas, un dato muy relevante, suficiente para darse cuenta de la magnitud del problema y lo peor; que las víctimas quedan desprotegidas jurídicamente.

2.2.13.3 Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

En marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. En la resolución se solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos.

Un Decenio ofrecería un marco temporal para tomar medidas destinadas a alentar el compromiso político y la asignación de recursos tanto a nivel nacional como mundial. El Plan tiene la finalidad de servir de documento de orientación para los países y, al mismo tiempo, de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. La resolución pide a los Estados Miembros que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes.



Teniendo el objetivo y la finalidad de este informe, se puede observar que es de suma importancia tomar todas las medidas, metas, actividades y sistemas de educación y de transporte vial, necesarias para reducir los accidentes así como vulnerabilidad de las víctimas, incluyendo una participación más integral de los diversos sectores de la sociedad como lo son el sistema de justicia, gobierno central, ONG'S, Derechos Humanos, Empresarios del Transporte Público, Empresa Privada entre otros, siendo el propósito fundamental de promover la modernización de la ley de tránsito, por medio de una digna y pronta indemnización, mejor atención hospitalaria, rehabilitación física y psicológica, como un mecanismo eficaz de impartir justicia.

2.2.13.4 Fortalecimiento de la Legislación de Seguridad Vial 2012

Este es un manual que pone a disposición de decisores y profesionales una serie de métodos y recursos que pueden serles útiles para la promulgación de nuevas leyes o reglamentos o para modificar los existentes, en el marco de una estrategia integral de seguridad vial. En particular, recomienda la adopción de un plan progresivo de evaluación y mejoramiento de la legislación sobre cinco factores específicos de riesgo en relación con los traumatismos causados por el tránsito, así como sobre la atención posterior a un accidente.

La modernización de leyes y los reglamentos integrales de seguridad vial contribuyen de forma eficaz a la reducción de los traumatismos y las defunciones en el conjunto de los usuarios de las vías de tránsito. La introducción de dichas leyes se ve influida, sin embargo, por diversos factores, entre los que cabe destacar la voluntad política, los recursos disponibles y las dificultades para cambiar los hábitos de los usuarios de las vías de tránsito. En el tema en estudio es importante comprender no sólo las diferentes formas que pueden adoptar las leyes y los reglamentos de seguridad vial, sino también el contexto en el que pueden introducirse los cambios legislativos.



Este informe sobre el fortalecimiento de la legislación vial está compuesto por temas muy importantes como lo es Factores que influyen en la Adopción de Medidas Legislativas sobre Seguridad Vial, La Importancia de Elegir el Momento Oportuno para Promover Cambios, Como Examinar las Leyes y Reglamentos Nacionales, Recursos para la Elaboración de Leyes y Reglamentos Basados en Datos Objetivos, Mejorar la exhaustividad de las leyes relevantes para la atención posterior a un accidente de tránsito, entre otros, por lo que se puede observar que va en contraste con el tema que se está investigando, aplicado a la realidad, ya que hay muchas directrices y recomendaciones que ofrecen información útil para diseñar las leyes y los reglamentos nacionales de seguridad vial.

2.2.14 Tratados Internacionales

En El Salvador, los tratados internacionales celebrados por el Estado Salvadoreño con otros Estados o con Organismos Internacionales, constituyen Leyes de la República al entrar en vigencia, conforme a las disposiciones del mismo tratado y de la Constitución en el artículo 144. Los Tratados Internacionales son según la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, adoptada el 23 de mayo de 1969: Acuerdos escritos entre ciertos sujetos de Derecho internacional y que se encuentra regido por éste, que puede constar de uno o varios instrumentos jurídicos conexos, comúnmente es entre Estados o entre Estados y lo que son organismos internacionales.

2.2.14.1 Convención Americana Sobre Derechos Humanos

Se reafirma el propósito de consolidar un régimen de libertad personal y de justicia social, fundado en el respeto de los derechos esenciales del hombre, reconociendo que esos derechos tienen como fundamento, los atributos de la persona humana, razón por la cual justifican una protección internacional, por lo que solo puede realizarse el ideal de ser hombre libre, exento del temor y de la miseria, si se crean condiciones que permitan a cada persona gozar de sus derechos



económicos, civiles y políticos. En su artículo 4, dice que toda persona tiene derecho a la vida, así también el artículo 5, establece que toda persona tiene derecho a que se le respete su integridad física, psíquica y moral, por tanto el tema en estudio referente a la indemnización a las víctimas de accidentes de tránsito, esta convención no se puede dejar de tomar en cuenta.

2.2.14.2 Declaración Universal de Derechos Humanos

En su preámbulo considera que la libertad, la justicia y la paz en el mundo tienen por base el reconocimiento de la dignidad intrínseca y de los derechos iguales e inalienables de todos los miembros de la familia humana, y en su artículo 2, establece que toda persona tiene los derechos y libertades proclamados en esta Declaración, sin distinción alguna de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de cualquier otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición, así también el artículo 3, claramente dice que todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona, por lo tanto si se está afirmando una vez más el derecho a la vida, la cual es de gran valor para la humanidad no se puede olvidar que muchas personas pierden la vida diariamente en el mundo a causa de un accidente de tránsito.

2.3.15 Resolución 60/5 de las Naciones Unidas

Se acoge la propuesta de conmemorar el tercer domingo de noviembre el día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico, también para reconocer que la responsabilidad de la seguridad vial recae en las autoridades locales, municipales y nacionales, por lo que debe existir la importancia de la cooperación internacional para prestar mayor apoyo a los esfuerzos de los países en desarrollo, en particular los destinados a crear capacidad en la esfera de la seguridad vial, prestando el apoyo financiero y técnico asociado a esos esfuerzos. Por lo que en esta resolución se invita a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a



reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico, en homenaje de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias.

Se afirma la importancia de ocuparse de las cuestiones de seguridad vial en el mundo y la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación internacional, teniendo en cuenta las necesidades de los países en desarrollo, creando capacidad en el ámbito de la seguridad vial y prestando apoyo financiero y técnico a sus esfuerzos. Alienta a los Estados Miembros y a la comunidad internacional, incluidas las instituciones financieras internacionales y regionales, a prestar apoyo financiero, técnico y político, según proceda, a las comisiones regionales de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud y otros organismos competentes de las Naciones Unidas en sus actividades dirigidas a mejorar la seguridad vial.

2.3 Marco Conceptual

2.3.1 Tránsito Terrestre

Es el transporte que se realiza sobre la superficie terrestre. La gran mayoría de transportes terrestres se realizan sobre ruedas. Se define como todo hecho que ocurre en las vías (calles, avenidas, autopista o carretera, de uso público o privado) que envuelven acciones de conductores, peatones o pasajeros.

2.3.2 Accidente de Tránsito

Se producen a consecuencia de una acción riesgosa, irresponsable o negligente de un conductor, pasajero o peatón, ya sea en las vías de una ciudad o en carretera, es también un suceso imprevisto y ajeno al factor humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en especial es aquel suceso en el que se causan daños a una persona o cosa, de manera repentina ocasionada por un agente externo involuntario.



2.3.3 Modernización

La Real Academia Española da como definición “acción y efecto de modernizar”. Se aplica también para referirse a la necesidad de actualización con los últimos adelantos tecnológicos en el ámbito de determinadas disciplinas, actividades, ciencias sociales, científicas, médicas y políticas, entre otras. Sinónimos renovación, actualización, innovación, transformación, mejora.

2.3.4 Mecanismo

Es la manera de producirse o de realizar una actividad, una función o un proceso. Se designa con el término de mecanismo a aquel conjunto de elementos, mayoritariamente, que tienen como razón de ser, transmitir o comenzar un movimiento, también es el conjunto de piezas o elementos que ajustados entre sí y empleando energía mecánica hacen un trabajo o cumplen una función.

2.3.5 Impunidad

Cuando hay impunidad, la persona que ha incurrido en una falta o un delito no recibe la pena que le corresponde por su accionar, de esta forma no se sanciona ni se enmienda su conducta. Puede entenderse también como la evasión o el escape de la sanción que implica una falta o un delito.

2.3.6 Responsable Civil

Es la obligación de resarcir que surge como consecuencia del daño provocado por un incumplimiento contractual o de reparar el daño que ha causado a otro con el que no existía un vínculo previo. Es la obligación de un sujeto de reparar, a través de una compensación económica, un daño que haya provocado a otra persona.

2.3.7 Daño

Es el detrimento, perjuicio o menoscabo causado por otro en el patrimonio o en la persona. En el Derecho Civil es el perjuicio o menoscabo que una persona sufre a



consecuencia de la acción u omisión de otra y que afecta sus intereses, derechos o bienes.

2.3.8 Indemnización

Se denomina indemnización a una compensación económica que recibe una persona como consecuencia de haber recibido un perjuicio de índole laboral, moral o económica. Generalmente se lo hace desde la emisión de un dictamen de la justicia, que ordena se le abone un determinado monto a una persona, empresa o institución, con el fin de paliar una determinada situación de injusticia que esta ha sufrido.

2.3.9 Responsabilidad Solidaria

Es una obligación conjunta sobre una misma deuda, es cuando el acreedor puede reclamar a cualquiera o a todos los responsables, el cumplimiento completo de una obligación o el resarcimiento total de un daño, y ninguno puede ni excusar su responsabilidad indicando al acreedor que se dirija contra otro responsable ni pretender el pago de solo una parte de lo adeudado. Esto es: el deudor solidario carece del beneficio de excusión y debe resarcir o abonar el total de lo que se reclama, aunque existan otros deudores.

2.3.10 Responsabilidad Subsidiaria

La responsabilidad subsidiaria es la que recae sobre un sujeto por el incumplimiento en el pago de una deuda por parte de un tercero. Es subsidiaria cuando no es directa e inmediata, es decir cuando no se predica el autor del acto sino de un sujeto diferente que responde por aquél en los términos que la ley establece.



CAPÍTULO III

DISEÑO METODOLÓGICO



3. Diseño Metodológico

3.1 Tipo de Investigación

En el desarrollo de la investigación por ser de carácter científico, el método a utilizar es el **Método Cualitativo**, empleado en diferentes disciplinas, especialmente en las ciencias sociales, como la antropología o la sociología. La investigación cualitativa busca adquirir información para dar respuesta a las preguntas; ¿por qué? y los ¿cómo?, y no sólo los ¿qué? ¿Dónde? y ¿cuándo? por esto mismo, en el método cualitativo se utilizan muestras pequeñas, enfocadas a un objeto de estudio en particular y busca explicar las razones de los diferentes aspectos del comportamiento humano.

La investigación a realizar comprende al ámbito socio jurídico, por dicha razón consideran los distintos mecanismos para una investigación como lo son la entrevista estructurada a profundidad y las fichas bibliográficas. Volviéndose una investigación explicativa, documental y de campo, en la que se utilizaran la entrevista estructurada a profundidad y las fichas bibliográficas, como fundamento.

La investigación de campo se hará mediante visita las oficinas de la Fiscalía General de la República; la Policía Nacional Civil de la ciudad de Santa Ana, el Viceministerio de Transporte Región Occidente, Juzgado de Transito de Santa Ana y una Oficina Jurídica, donde se pretende obtener la información por parte de los informantes claves.

3.2 Enfoque Hermenéutico

El termino hermenéutica es el arte de explicar, traducir o interpretar, utilizado en diferentes ciencias, y las ciencias sociales no es la excepción, para muchos el termino hermenéutica lo relacionan con la interpretación de textos o de escritura, en el trabajo de investigación ha sido una herramienta necesaria y valiosa, pues se ha



constituido una de las bases fundamentales para el proceso investigativo, pues a través de ésta se obtuvo los resultados esperados por los investigadores.

3.3 La Etnografía

El vocablo "etnografía" tiene varios sentidos entre los cuales *Elisie Rockwel*, reconocida investigadora mexicana, retoma aquellos que la conceptualizan como proceso y producto de investigaciones antropológicas sobre realidades sociales delimitadas en tiempo y espacio, cuyo fin es la descripción (gráfica) de su particularidad, esto implica la observación directa del investigador por un periodo de tiempo determinado con el fenómeno a estudiar, y va acompañado de entrevistas para descubrir aquellos datos que son difíciles de obtener mediante la observación.

El investigador asume un rol activo durante el proceso y las actividades cotidianas de la comunidad, o la muestra seleccionada, involucrándose en la comprensión cultural, estas actividades permiten obtener explicaciones sobre las actuaciones, comportamientos de cada uno de los que integran el grupo estudiado.

3.4 Objeto de Estudio

Es aquello que queremos saber sobre algún tema o situación, también llamado fenómeno de interés, de la cual surge de alguna inquietud o problemática, ya sea propia o ajena. Para lo cual se pone en práctica la investigación científica, haciendo uso de los aspectos doctrinarios, jurisprudenciales y los informantes prácticos; convirtiéndose en una investigación teórica-práctica, aplicando las técnicas de la investigación científica. (Observación Directa, Entrevista a profundidad, y las Fuentes Bibliográficas) que fueron enfocados en los objetivos planteados, y la obtención de los resultados esperados.

3.5 Técnicas de Recopilación de Información.

Se aplicaran las técnicas de investigación científica, la entrevista estructurada a



profundidad y la ficha bibliográfica, por medio de las cuales se obtendrá información importante que verifique los objetivos planteados. La seguridad de los instrumentos logrará afirmar que la recopilación de los datos produzca los resultados esperados, por ser los medios que permiten la aplicación de principios y leyes científicas en el área de la investigación cualitativa, para el presente proceso de investigación. Las técnicas a emplear serán:

- ✓ La Entrevista Estructurada a Profundidad: Técnica directa de obtener información, basada en una entrevista, un diálogo, preparado, diseñado y organizado, en el que se dan los roles de entrevistado y entrevistador. Los temas de la conversación son decididos y organizados por el entrevistador (el investigador), mientras que el entrevistado aporta a lo largo de la conversación información sobre vivencias y experiencias en torno a los temas que el entrevistador plantea. Esta supone una conversación con fines orientados a los objetivos de una investigación social, mediante una guía de preguntas abiertas y dirigidas a informantes claves, para el aporte del objeto de estudio; y partiendo de ello realizar las conclusiones y recomendaciones de la presente investigación.
- ✓ La Ficha Bibliográfica: Es una anotación que contiene la información más importante de un libro, revistas, tesis, páginas web, leyes nacionales e internacionales, etc.; que puede ser útil en nuestra investigación y enriquecer el conocimiento, en la cual se ordena un conjunto de datos que permite identificar algunas publicaciones de forma sintetizada y utilizar los datos con mayor eficacia en la investigación que se realiza, en otras palabras es para registrar y resumir los datos extraídos de fuentes bibliográficas. y ha servido para ordenar toda la información obtenida.

3.6 Bitácora

La bitácora es el cuaderno en el que se plasmó los avances y resultados preliminares del proyecto de investigación. En él, se incluyó con detalle, entre otras cosas, las observaciones, ideas, datos, de las acciones que se llevaron a cabo para



el desarrollo del trabajo de campo. Se puede ver como un instrumento cuya aplicación sigue un orden cronológico de acuerdo al avance del proyecto, Mediante el cual fue posible ordenarnos para culminar el trabajo.

3.7 Equipo Electrónico o Tecnológico

El equipo tecnológico, es un medio que se vale de la innovación tecnología para cumplir con su propósito. Los recursos tecnológicos pueden ser tangibles; para el presente trabajo se utilizó equipo idóneo para alcanzar los objetivos, como lo fue la grabadora, la computadora, teléfonos de alta definición y tecnología avanzada, e impresora; así mismo toda la información fue vaciada en cuadros de transcripción literal de acuerdo a cada informante.

Al hacer uso de estos medios durante la investigación se les hizo del conocimiento a los informantes de que contábamos con ello, y que si era posible la utilización de estos, además que la información adquirida seria de uso confidencial del grupo de investigadores.

3.8 Elaboración de Instrumentos.

El instrumento idóneo para este tipo de investigación es la entrevista estructurada a profundidad, ya que permite una interacción más profunda con las personas a entrevistarse, así como la obtención de datos o información que aportan elementos importantes al objeto de estudio.

La preparación de la investigación de campo se iniciara con la ayuda del instrumento estructurado mediante una guía de preguntas claves abiertas he interactuantes para obtener la información adecuada, que nos conduzca alcanzar los objetivos planteados, siendo este instrumento la entrevista estructurada a profundidad, en donde se estudiara el problema en cuestión mediante los métodos implementados en la presente investigación. La profundidad de las respuestas



obtenidas logrará el sondeo de los conocimientos adquiridos por los informantes mediante capacitaciones, lecturas o talleres.

Al obtener la información pretendida se sistematizaran los resultados y luego se efectuarán los análisis de los datos a redactar en el capítulo pertinente mediante matrices para la interpretación de los datos y resultados obtenidos en la investigación de campo.

3.9 Diseño de La Entrevista.

La entrevista es una forma específica de interacción social que tiene por objeto recolectar datos para una indagación. El investigador formula preguntas relacionadas a los objetivos y las preguntas de investigación y dirigidas a las personas capaces de aportarle datos de interés, estableciendo un dialogo, donde una de las partes busca recoger información y la otra es la fuente de información.

Las entrevistas pueden ser estructuradas o no estructuradas, según el tipo de preguntas que se desarrollan y su finalidad. Una entrevista es estructurada cuando se encuentra absolutamente estandarizada; es decir que se compone de preguntas rígidas que se plantean a todos los interlocutores de forma idéntica y cuya respuesta también se encuentra estructurada.

La concertación de entrevistas: Se realizará con la fijación previa de día y hora para entrevistar a los informantes claves, para lo cual se les enviara solicitud anticipadamente y luego los investigadores se harán presentes a las distintas instituciones correspondientes para la recolección de datos, con el fin de obtener puntos de vista e información que fundamentaran y desarrollaran las entrevistas.

3.10 Método de Análisis de Información

Una vez obtenida la información y lo que esta nos arrojó, se procesa bajo el tipo de metodología llamada “**Metodología de Triangulación**”, la cual consiste en una técnica



para analizar los datos cualitativos y se basa en analizar aquellos datos recolectados por el instrumento utilizado, que es la entrevistada estructurada a profundidad, y que como equipo investigador realizamos a los distintos informantes claves de nuestra investigación. Bajo todo este concepto, se agrupan los resultados obtenidos en cada entrevista realizada y se elabora un análisis de todas las respuestas obtenidas para poder proporcionar al lector una clara y mejor comprensión.

En esta metodología, la información adquirida finalmente, se vacía en una matriz en donde se puede reflejar la síntesis de lo manifestado por cada uno de los informantes claves en la entrevista realizada, y que guardan una relación de orden y jerarquía, con el objeto de estudio, realizado mediante el vaciado de información por categoría, en relación a las preguntas y la triangulación que se realiza por los objetivos, tomando en cuenta a los doctrinarios o teóricos, los informantes claves y el análisis grupal.

3.11 Universo o Muestra

Es el conjunto de entidades, respecto a las cuales se les formularán las preguntas de investigación, los instrumentos que se utilizaran para la recolección de datos se suministrará a personas que de una manera directa están involucrados en el fenómeno social que es objeto de investigación: fiscales, abogados litigantes, jueces y Agentes de la Policía Nacional Civil Departamentos de Tránsito Terrestre de las ciudades de Santa Ana, Jefe del Viceministerio de Transporte Región Occidente con sede en Santa Ana. Durante el desarrollo del proceso investigativo se harán las Visitas de campo a las instituciones donde ejercen sus funciones.

Las personas que se entrevistarán y son consideradas informantes claves de la investigación, tenemos:

- ✓ Abogado litigante (informante #1)
- ✓ Agente de la PNC sección de Tránsito Terrestre Santa Ana (informante #2)
- ✓ Fiscal auxiliar adscrito a sede fiscal Santa Ana.(informante #3)



- ✓ Jefe VMT Occidente, con sede en Santa Ana. (informante #4)
- ✓ Juez de Tránsito de la ciudad de Santa Ana; con competencia en la Región Occidente.(Santa Ana, Sonsonate y Ahuachapán) (informante #5)

3.12 Resultados Esperados

- Identificar si existe la necesidad de que haya una reforma a la legislación de tránsito, para que no queden impune todos aquellos casos en los cuales se haya producido un daño personal o patrimonial a consecuencia de un accidente de tránsito.
- Conocer si las instituciones encargadas de hacer valer los derechos de las víctimas de los accidentes de tránsito, están cumpliendo con sus funciones

3.13 Alcances y Riesgos

Al implementar el diseño metodológico, éste permitió de una forma correcta, la obtención y manejo de la información, el cual se volvió indispensable para el proceso investigativo, contando con los siguientes factores:

- ✓ Factor Jurídico
- ✓ Factor Laboral
- ✓ Factor social y
- ✓ La viabilidad de la entrevista

3.14 Elaboración de las Preguntas para los Informantes

- 1.- ¿Cuánto tiempo tiene de laborar en su profesión?
- 2.- ¿Qué crítica le haría a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito?
- 3.- ¿Debería proponerse modernizar la normativa legal respecto al Tránsito Terrestre y Seguridad Vial?



4. ¿Cómo se podría garantizar una adecuada indemnización a las víctimas de Accidentes de Tránsito?
- 5.- ¿Cree usted que se garantiza actualmente que los responsables civiles efectúen el pago de una indemnización por daños ocasionados en Accidente de Tránsito?
- 6.- ¿Qué elementos deberían incorporarse en la legislación en materia de tránsito terrestre, en lo relacionado a los Accidentes de Tránsito?
- 7.- ¿Cómo califica el procedimiento legal para la indemnización a las víctimas de accidentes de tránsito?
- 8.- ¿Según su criterio profesional deberían implementarse mecanismos que permitan a la población conocer la normativa legal sobre el tema de Tránsito Terrestre?
- 9.- ¿Qué medidas preventivas podrían impulsarse para evitar Accidentes de Tránsito?
- 10.- ¿Qué medidas deberían ser implementadas para garantizar una adecuada indemnización a las víctimas y sus familiares, en Accidentes de Tránsito?

3.15 Procedimiento

Es todo el desarrollo metódico sistemático y ordenado, que mediante etapas conllevan al alcance de los objetivos planteados al inicio de la investigación, mediante la aplicación de métodos y técnicas propias del método científico. para ello se realizó la siguiente planificación:

- ❖ Selección de informantes
- ❖ Redacción de Entrevistas
- ❖ Valoración de la Información
- ❖ Categorización de Datos
- ❖ Posibles Riesgos
- ❖ Efectos Esperados



3.16 Presupuestos de la Investigación.

Durante todo el desarrollo de la investigación se implementaran recursos humanos, materiales y financieros, los cuales se detallan a continuación:

3.16.1 Recursos Humanos

- ❖ Grupo de Investigación.
- ❖ Asesor director de trabajo de grado.
- ❖ Metodólogo de la investigación.
- ❖ Sujetos de Entrevista

3.16.2 Recursos Materiales:

CANTIDAD	MATERIALES	TOTAL DOLÁRES
05	Resmas de Papel Bond	\$25.00
04	Libretas de Apuntes	\$6.00
10	Lápices, Lapiceros	\$5.00
02	Marcadores, Correctores	\$5.00
01	Grabadora de Voz	\$140.00
15	Folders, Fasters	\$5.00
5	CD's	\$5.00
5	Anillados	\$15.00
8,000	Impresiones	\$50.00
	Transporte	\$200.00
	Alimentación	\$200.00
	Fotocopias, Ciber, Otros	\$50.00
TOTAL		\$706.00



3.16.3 Recursos Financieros:

Se invertirán un aproximado de doscientos cincuenta dólares de los Estados Unidos de América, por cada integrante del equipo investigador en el proceso de la investigación.



CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE DATOS



4. Análisis e Interpretación de Datos

4.1 Generalidades

El procedimiento se realizó con el propósito de estudiar, valorar y concluir, mediante tres pasos fundamentales como lo son: La Recopilación, el Procesamiento y el Análisis, que son detallados a continuación:

4.1.1 La Recopilación

Por medio de la entrevista estructurada a profundidad, se obtuvo la información haciendo contacto previamente con las personas a entrevistar, quienes fueron la muestra, estableciendo el día y la hora para realizar las entrevistas, con una duración de veinticinco minutos por cada entrevista aproximadamente pero se adecuó el tiempo al entrevistado por si se extiende en sus respuestas, esto ayudó a obtener excelente información para la investigación. Al realizar la entrevista cada uno de los investigadores tuvo un rol especial organizado previamente, mientras uno realiza la entrevista a través de las preguntas al entrevistado, otros integrantes tomaron apuntes físicos de lo manifestado por el entrevistado, y otros grababan el audio de la entrevista, para luego hacer una transcripción de forma integral de toda la información aportada por el informante clave de la investigación, cabe mencionar que para grabar el audio de dichas entrevistas se pidió primero la autorización.

4.1.2 El Procesamiento

Para este paso se auxilió del software llamado Weft QDA, que es un programa tecnológico que sirve para procesar la información obtenida en las investigaciones cualitativas; su función es transcribir la información recopilada en las entrevistas realizadas; se codifica, se clasifica en base a categorías para que el programa pueda procesar los datos por género de categorías de análisis, es de mencionar que el software es de uso libre, no hay un propietario que pueda reclamar derechos de autor.



4.1.3 El análisis.

Se elaboraron categorías de análisis partiendo de las modificaciones realizadas en el procesamiento de la información, haciendo tres tipos de análisis que a continuación se detallan:

4.1.4 Análisis inductivo.

Consiste en un proceso mental basado en la observación de los hechos particulares obteniendo proposiciones generales, es decir, es aquél que establece el análisis de hechos y fenómenos en particular.

Con la entrevista estructurada a profundidad, se obtuvo una serie de datos que se ordenaron en categorías las cuales se descubrieron conforme al procesamiento de la información, encontrando en las codificaciones, elementos generales establecidos haciendo una vinculación entre ellas, con el fin de descubrir sus conexiones.

4.1.5 Análisis comparativo.

Procesamiento sistemático y ordenado utilizado para examinar relaciones, semejanzas y diferencias un conjunto de objetos para obtener diferentes conclusiones.

Se hizo una comparación de las diferentes categorías para establecer las similitudes, relaciones que existen entre éstas, y todo elemento necesario en la investigación; con la comparación se pretende generar nuevas perspectivas e interpretaciones del problema.

4.1.6 Análisis de Triangulación.

Es la confrontación de diferentes fuentes de datos en los estudios, lo que permite reconocer y analizar los datos desde distintos puntos de vista, para compararlos y contrastarlos entre sí. Se hizo comparando cada uno de los instrumentos que se diseñaron con los resultados obtenidos, para establecer que se cumplió con los objetivos generales y específicos de la investigación. Para ello se partió de los elementos teóricos obtenidos de fuentes bibliográficas a lo largo de la presente



investigación, elementos empíricos que se consideraron en el estudio que son los informantes claves, y el análisis del grupo investigativo.

Para finalizar el proceso de investigación, se hicieron recomendaciones y conclusiones que tienen como fin incidir en la transformación socio jurídico nacional, motivo de la investigación. Conclusiones basadas en lo estudiado y establecido en el presente trabajo investigativo y además la Operacionalización de objetivos, ya que estos son el medio para tomar de primera mano, lo que los sujetos de investigación expresaron de sus experiencias y conocimientos prácticos, para el desarrollo de las recomendaciones se vinculan estrechamente las conclusiones, y los conocimientos que los investigadores al final de todo el trabajo de investigación se obtuvieron, además de los criterios propios del grupo de trabajo.

4.1.7 Información General

Se entrevistaron cinco personas que poseen amplios conocimientos en la aplicabilidad de toda la normativa legal en materia de Tránsito como lo son la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial, Código Penal, Código Procesal Penal, Código Procesal Civil y Mercantil y la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito; personas las cuales se denominaron informantes claves de la investigación, siendo estos: El Juez de Tránsito de la ciudad de Santa Ana, , el Jefe del Viceministerio de Transporte de la Región Occidental, un fiscal auxiliar, un Abogado litigante, y un Agente Investigador de Accidentes de Tránsito Terrestre, de la sección de tránsito terrestre d la delegación Santa Ana.

4.1.8 Análisis e Interpretación de la Investigación.

Se detallarán las categorías y sus respectivas codificaciones, las cuales surgieron de las entrevistas, al mismo tiempo su respectiva interpretación con respecto a la temática de investigación.



4.2 Categorización

4.2.1 Instituciones, Experiencia Laboral y Atribuciones

Esta primera categorización tiene como objetivo reflejar y dar a conocer algunas instituciones que son parte activa dentro de la sociedad, mecanismos de índole social y organismos formalmente establecidos que desempeñan una función y por sus atribuciones aportan información útil para el trabajo; así mismo establecer la experiencia de los entrevistados (informantes claves), y esto se mide a partir de los años en que se ha dedicado a alguna actividad específica, aunque también abarca los tipos de diversidad de trabajo o conocimientos avanzados que haya realizado en el transcurso de un tiempo determinado, siendo se podría decir, representantes de las Instituciones que fueron abordadas durante el desarrollo de la investigación.

Así mismo en esta categoría se especificará el cargo o la actividad particular que realiza la persona, las funciones y atribuciones que son específicamente los actos y la responsabilidad que asumen o que desempeñan cada uno de los informantes claves, ya que la información que en el desarrollo de esta investigación será necesario tener clara con el propósito de evaluar si dentro de sus funciones, necesitan la reforma a la legislación para el desempeño.

La Corte Suprema de Justicia, dentro de las atribuciones que le competen está la de autorizar a toda persona que haya terminado la carrera de licenciatura en ciencias jurídicas y haya sido graduado con el título de Licenciado en Ciencias Jurídicas, para el ejercicio de la abogacía y el notariado, es por ello que dentro de los informantes se ha tomado a el licenciado Marvin Ernesto Rojas, abogado y notario en pleno ejercicio de la profesión, con 20 años de ejercer la abogacía y el notariado, un profesional del derecho graduado de la Universidad de El Salvador, y actualmente tiene su oficina propia, y representa los intereses de sus clientes de manera profesional en la litigación de procesos en cualquiera de las ramas del derecho, principalmente tránsito terrestre.



La Sección de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil, cuenta con agentes Investigadores que realizan las primeras diligencias de investigación en los hechos de tránsito y para ser Investigador se requiere tener una capacitación o curso denominado “Curso Básico de Tránsito Terrestre” y el “Curso Avanzado de Investigación de Accidentes de Tránsito Terrestre”; siendo capacitados para tales funciones en la Academia Nacional de Seguridad Pública Comalapa, entre ellos El agente Julio Cesar Mendoza Gallardo, quien posee una experiencia de dieciocho años, diecisiete de ellos en la sección de Tránsito. Es Investigador y sus funciones o atribuciones son Iniciar las diligencias administrativas pertinentes por denuncia, aviso u oficio cuando ocurran accidentes de tránsito y otros análogos; al tener conocimiento de que ha ocurrido un accidente de tránsito se constituirá inmediatamente en el lugar para iniciar la investigación y deberá tomar las providencias.

La Fiscalía General de la República sus agentes fiscales auxiliares, que representan al Fiscal General, está organizada en unidades, dentro las cuales se encuentran la unidad de solución temprana, y la unidad de vida, de la cual se ha tomado al Lic. Carlos Rivas quien tiene 18 años de laborar en la unidad de vida y que ha presentado diferentes requerimientos en hechos relacionados a los accidentes de tránsito, es abogado de la república y su cargo funcional dentro de la institución es ser fiscal auxiliar, dentro de las atribuciones es la de dirigir la investigación en los procesos penales ya sean estos dolosos o culposos, dentro de los cuales se encuentran los delitos cometidos en accidentes de tránsito

El delegado del Vice ministerio de Transporte Terrestre región Occidental, esto en razón que el Vice ministerio de Transporte se ha descentralizado a nivel nacional, es el Licenciado Douglas Edgardo Trujillo Linares, un funcionario público que tiene siete años de experiencia en el trabajo administrativo de dicha institución, y hace dos años, fue nombrado en dicho cargo, es Jefe del Vice ministerio de Transporte Terrestre, sus funciones y atribuciones de acuerdo a su cargo son coordinar los



trabajos que realizan las Jefaturas dependientes de su cargo, como son Inspectores y Delegados de Tránsito, Unidad de Procedimientos Legales, coordinación de trabajo inter institucional sean estas públicas o privadas para la aplicación de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su Reglamento.

En el Juzgado de Tránsito a nivel regional del Centro Judicial “Dr. Ángel Gochez Castro”, de la ciudad de Santa Ana, se ha nombrado al Licenciado Edwin Oswaldo Amaya Espino, quien tiene competencia en razón de la materia y territorio a nivel regional de los departamentos de Santa Ana, Sonsonate y Ahuachapán; para poder ser nombrado Juez de Tránsito se valoró su experiencia laboral como lo establece la Ley Orgánica Judicial, experiencia que radica en sus inicios en el año de mil novecientos noventa y ocho cuando fue nombrado como Juez Primero de Vigilancia Penitenciaria y Condena en la ciudad de Santa Ana, nombramiento que sostuvo hasta el treinta y uno de diciembre del año dos mil seis, y a partir del uno de enero del dos mil siete, fue nombrado como Juez Propietario del Juzgado de Tránsito de Santa Ana y hoy en día tiene competencia a nivel de toda la Región Occidental. (Artículo 10 inciso 3°, del Decreto Legislativo N° 685, de fecha seis de Junio del dos mil catorce).

Se puede concluir, en base a la información proporcionada que en las instituciones donde están los informantes claves, cada uno posee la suficiente experiencia tanto académica como laboral, para desempeñarse en el cargo que actualmente ostentan, y tienen la suficiente propiedad para dar su opinión del tema que se está investigando pues conocen ampliamente de la materia y cada uno antes de ser nombrados en sus actuales cargos requiere de formación académica y capacitaciones en la materia, por lo tanto cuentan con los conocimientos idóneos para desempeñar de manera eficiente sus funciones en el cargo que ostentan.



4.2.2 Crítica a la Legislación

Con esta categoría diseñada para los informantes claves se pretende obtener el pensamiento en un conjunto de opiniones o juicios personales sobre el tema en estudio para evaluar sus aspectos positivos o negativos y esta información recopilada es de acuerdo a la función que desempeñan cada uno de ellos, acerca de las perspectivas de la ley, su vigencia y aplicación.

Para el **Informante 1**, “Las penas son un poco severas, requiere de más actualización, implementar una reforma de seguro de daños, hacer más expedito la reclamación de daños, cuando solamente es accidente de tránsito sin lesiones, porque actualmente para reclamar daños es engorrosa en materia civil”.

Para el **Informante 2**, “La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, es un tanto contemporánea es decir no tiene mucha antigüedad, está apegada casi un 80% a la realidad del país, pero la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito es una legislación que data aproximadamente desde los años 1970 donde procesalmente, el actuar procesal era aplicada específicamente a los jueces, cosa que hoy el proceso específico ya es por parte de la FGR, en cuanto a esas dos legislaciones, la que sí debería tener un efecto de cambio radical es la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito, más de casi 40 años de antigüedad de la cual no ha sufrido reformas hasta la actualidad”;

Para el **Informante 3**, en su análisis consideró que “La ley en sí, es una buena ley, lo que se debería advertir es en materia probatoria, es decir, una cosa es tener una ley especial específica para los accidentes de tránsito, y otra cosa es como puede hacer efectiva y materializar las disposiciones de la ley ya dentro de los procesos”, para él, la cuestión es una reglamentación más que todo probatoria, como probar, la ley no establece esas circunstancias y se ha quedado más que todo al aspecto testimonial, se limita en la práctica a la prueba testimonial y considera que “debería de irse evolucionando un poco más, para que en un juicio de esta



naturaleza pueda haber como una reglamentación como reglas de evidencias para probar los hechos de Tránsito”.

El **Informante 4**, consideró que “esta legislación se queda corta o se contradice en algunos conceptos o términos y la ley es muy suave con respecto a la penalización con aquellas personas que infringen la ley”,

El **Informante 5**, manifestó que la Ley Especial Sobre Accidentes de Tránsito, “ya se ha quedado un poco obsoleta, obsoleta y que tiene 72 artículos, pero en la práctica en cuanto a la ley especial sobre procedimientos de tránsito se aplica o tiene vigencia real desde los artículos 35 en adelante, un aproximado de 35 disposiciones legales que le dan vida a esta ley y que se aplican en la tramitación de los juicios, por eso el Código Procesal Civil y Mercantil se aplica, y no por nuestra ley si no que por el CPCM.”

Con toda la información brindada, para determinar si verdaderamente la legislación vigente en lo relacionado al tránsito terrestre tiene falencias, y por ello requiere de cambios que se apeguen al momento social, económico, y cultural, por tanto, se puede establecer que los informantes coinciden en que cuando los conductores infringen la ley, las sanciones de esas faltas son suaves y coinciden también en el sentido de que la ley ya está desfasada, que por el tiempo que tiene de haber sido dictada se necesita hacerle algunas reformas porque prácticamente en el aspecto procedimental se aplica más el Código Procesal Civil y Mercantil que la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito por lo tanto se tiene que ir evolucionando más en esta área.

4.2.3 Propuesta de Modernizar la Normativa en Relación al Tránsito Terrestre.

Con esta categoría lo que se pretende como grupo investigador es dar a conocer los diferentes criterios que los informantes tienen, así como los motivos o razones



por los cuales consideran que es necesario y fundamental la modernización de la legislación de tránsito terrestre.

Para el Informante 1, “Si, necesita más modernización ir acorde con el desarrollo de otros países que tienen legislación de tránsito más actualizada y más innovadora”.

El Informante 2, considera que: “ es una legislación que ya no está apegada a nuestra realidad, al parque vehicular”, para el son dos leyes que ya están un poco desfasadas con la cronología de la realidad actual tanto la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito y la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales esta última referida a la jerarquía y las situaciones de las carreteras en aquella época, cosa que hoy ya ha cambiado la construcción de las mismas por lo tanto debe ser reformada.

El Informante 3, considera que “Debería de proponerse modernizar la normativa legal, todas las leyes van quedando obsoletas en la medida que la sociedad evoluciona y la ley de tránsito no es la excepción, siempre hay cuestiones prácticas, específicas que se requiere que se legisle y otra que se refieren para que la ley sea prácticamente consecuente con las necesidades actuales”.

El Informante 4, propone que: “Debería modernizarse, porque el tiempo es cambiante, la sociedad cambia, no es lo mismo la necesidad que había hace diez años que la necesidad que hay hoy en el dos mil dieciséis, por lo tanto es necesario y existe obligación de una modernización o actualización no solamente en la ley sino en todos los aspectos”.

Para el Informante 5, en el tema de la modernización cree que: “En general el país ha entrado en una dinámica de poner en vigencia normativas que a nivel internacional se están poniendo en vigencia, por ejemplo en el tema de la niñez, en el tema de la niñez y adolescencia, en el tema de la mujer, en el tema de género, el país se está actualizando y va tras esa tendencia, y porque no esta ley pues se



necesita una regulación basada en los tiempos actuales, no en los tiempos en que fue aprobada la ley”.

Analizada esta información se concluye que los informantes claves coinciden en que hay gran necesidad de modernización en la legislación, para que vaya acorde a la realidad del país, necesidades actuales como lo son las carreteras y el parque vehicular ha aumentado de manera sorprendente, la población misma va creciendo con el pasar del tiempo, por ende la sociedad cambia, la dinámica que se va generando necesita de una regulación que cumpla con las expectativas internacionales así como procedimentales y que ésta se adecue a la realidad socio jurídico del país.

4.2.4 Posibilidades de Garantizar una Adecuada Indemnización a las Víctimas.

Con esta categoría se pretende conocer las posibles soluciones para que las víctimas por accidentes de tránsito tengan una adecuada indemnización por parte de los que resultaren responsables, y aún por parte del estado, son una serie de posibles respuestas que se deberían de implementar y así garantizarle a la víctima, su integridad física, moral y económica.

El Informante 1, señaló que “el FONAT, es el fondo formado por parte del gobierno y que tiene el propósito de indemnizar como debe de ser a toda víctima de Accidente de Tránsito, el problema es que hoy la Sala de lo Constitucional lo ha bloqueado en algunas aspectos y los montos son muy pequeños los que están queriendo implementar, y hay personas que ya tiene más de un año y no les han dado ni un cinco”.

El Informante 2, cree que “existe una burocratización en cuanto a la indemnización hacia las víctimas, relacionadas a lesiones y homicidios surgidos en Accidentes de Tránsito”, pues propone que los juicios fueran un poco más expeditos y en cuanto a la indemnización de los daños el problema es “la situación burocrática



que existe a nivel de los Juzgados de Tránsito o la poca apertura que tienen esos juzgados a nivel nacional ya que la jurisdicción es muy amplia y la accidentabilidad en el siglo XXI, y la cantidad del parque vehicular ha incrementado por lo tanto las situaciones se van retrasando bastante exorbitante de casos de casos de accidentes”.

El Informante 3, manifiesta que “partiendo de la obligatoriedad por parte del estado en relación a los conductores de que cada vehículo que circule dentro de las carreteras puede estar debidamente asegurado, que todos los vehículos tengan un seguro y el seguro no solamente sea directo sino también para terceros, es decir un seguro amplio que cubra los daños al afectado y a los terceros, para poder garantizar que una persona víctima de un hecho de tránsito pueda resarcírsele los daños que se le ocasionan ya sea directa o indirectamente, pueda ser daño material o personal”.

El Informante 4, aporta que “ya varios años se implemento un proyecto, el famoso FONAT, que era una de las salidas muy viables en la cual el gobierno, el estado le garantizaba a la víctima o a su familia, eso significaba de que si alguien se moría o lo atropellaban, el padre o la madre, esposa, tenía este derecho de ir al estado a reclamar esa indemnización que era equivalente como a tres mil, cuatro mil dólares por la muerte de su familiar”, pero la Sala de lo Constitucional lo ha tenido en estudio, lo cree inconstitucional, y lo ha congelado, falta que la indemnización llegue a la familia de la víctima”.

El Informante 5, considera que “para ello especialmente debería ser obligatorio el seguro, que sirva para indemnizar a víctimas de Accidentes de Tránsito, es necesario para todos, cuando un seguro existe lo que se está invirtiendo prácticamente es en la tranquilidad porque, no solo es contra Accidentes de Tránsito, es contra robo, entonces prácticamente lo que usted está pagando es la tranquilidad , incluso el FONAT lo menciona, estoy respaldado por algo y las victimas en este caso, las aseguradoras los montos que fijan según la naturaleza del vehículo son más



razonables o más adecuados al daño que se pueda producir , porque hay veces las indemnizaciones uno no las comparte y que 500 dólares por un homicidio culposo, el ofendido en este caso el familiar del ofendido, fallecido y el imputado acuerdan esa cantidad pues se tiene que respetar, se respeta la autonomía de la voluntad de las partes”.

Se puede concluir que los informantes claves entrevistados consideran que el estado debe de garantizar a las victimas una justa indemnización y que debe buscar las políticas y acciones básicas dirigidas a la materialización, que la ley FONAT es una buena forma pero que debe ser modificada en los montos, además como grupo se visualiza que una segunda opción aportada por los informantes es el seguro obligatorio, aunque este ya se encuentra regulado en la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y el respectivo reglamento, pero que actual mente no está siendo aplicado; otro factor que se pudiese coadyuvar sería la ampliación de la cobertura de los Juzgados de Tránsito para que no haya saturación de procesos, lo que se conoce como mora judicial; que sería ideal para darle salida de forma expedita a las investigaciones y los procesos derivados de los accidentes de tránsito.

4.2.5 Garantía que los Responsables Civiles Indemnizen por Daños Ocasionados en Accidente de Tránsito.

Con esta categoría lo que se pretende es conocer si a criterio personal de los informantes claves, las legislaciones actuales son suficientes para garantizar la reparación del daño por parte de los responsables civiles hacia las personas que hayan resultado agraviadas, o si es necesario implementar algunas reformas a la legislación.

El Informante 1, considera que con la legislación actual no se garantiza, porque aparte de la sentencia que se da condenando al responsable del accidente inmediatamente, no por eso en ese momento se va a pagar, y si esto no sucede (el pago) hay que seguirle después el embargo respectivo, quiere decir que el proceso



sigue, y si no posee nada con que pagar, si no tiene ni cinco, entonces depende de la solvencia del infractor, o sea, no se investiga primero y mucha gente evade ese pago; o la persona o la víctima se cansa por lo engorroso del trámite y el plazo es demasiado corto para poder incoar la acción respectiva, porque primero se cita a conciliación, dan un plazo de 30 días y si no se concilia hay que seguir el juicio por reclamación de daños que es otro plazo, ahí si es demasiado largo el plazo, mucha gente se aburre, no lo hace mejor lo dejan perder.

Para el Informante 2, es bastante engorroso actualmente la indemnización por los daños civiles, por la misma situación del parque vehicular hay crecimiento de las demandas de este tipo de juicios, ya ahora cuarenta años después el sistema judicial se debe modernizar y ampliarse para que la cobertura a nivel nacional sea mayor, porque actualmente se está dando ese problema, hay poca cobertura judicial ante este tipo de situaciones, y se tarda considerablemente para que la gente sea indemnizada.

El Informante 3, considera que "Si, y que generalmente existe como un desconocimiento acerca del daño civil y quienes pueden responder civilmente, generalmente en los hechos de tránsito siempre hay personas lesionadas y por ende ya no es simplemente una cuestión de tránsito sino que entra en el ámbito jurídico penal y cuando entra en el ámbito jurídico penal se puede entender que la institución encargada o que tiene el monopolio de la investigación, por economía procesal lleva dos acciones de manera paralela, la acción penal que es la principal y la accesoria que es la acción civil, ahora los civilmente responsables, generalmente la gente no conoce quienes pueden ser los civilmente responsables, al grado que hay gente que cree que como se murió el responsable directo cree que ya no puede recuperar acerca de los daños que le han ocasionado, pero eso tiene que ver por el conocimiento de la ley, cuando la persona sabe quiénes son, quienes pueden responder civilmente ya sea de manera directa o subsidiaria pueden incoar las acciones necesarias para que se le puedan resarcir los daños, en ese punto es



cuestión de conocimiento y paralelamente es cuestión de prueba como en todo proceso”.

El Informante 4, lo considera que “Un cincuenta por ciento se garantiza y un cincuenta no, en algunos aspectos también hay un debido proceso, se atropelló a alguien, se mata a alguien, con suerte agarran al del accidente, empieza un proceso que hay que respetar en los tribunales de tránsito, aquí hay una indemnización solidaria y al que van a agarrar no tiene recursos económicos, es una cantidad mínima lo que lo condenan a pagarle a las víctimas, por eso a veces en el momento que se le agarra es bueno conciliar, porque ya después es un tiempo engorroso en la cual pues es un desgaste tanto para las víctimas como para el responsable del accidente de tránsito, que igual son culposos porque creo que nadie quiere matar a alguien en accidente de tránsito, lamentablemente creo que se queda a medias, cuando bien le van, pero por lo general el 80 por ciento me atrevería a decir que quien comete esa clase de accidentes se va a la fuga y esa familia queda desprotegida por completo,

El Informante 5, menciona que cuando se habla de los responsables civiles, en el articulado de la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito, específicamente el artículo 36, determina quienes son los que responden hasta subsidiariamente por los Accidentes de Tránsito, la persona o las personas naturales o jurídicas que en propiedad o que en cualquier otro título tuvieren en propiedad un vehículo, entonces aquí encaja en ese sentido de que los propietarios o las empresas propietarias de ese vehículo van responder solidariamente con el conductor y ahí la responsabilidad ya no se persigue solamente al conductor; cuando hay accidentes de esta naturaleza es raro que termine pagando el conductor, realmente termina pagando la empresa, los mecanismos están, lo que pasa que sin que esto sea una crítica para la FGR, muchas veces se va únicamente contra el imputado no ejerce la acción civil subsidiaria. Los mecanismos están en ambos, tanto en materia civil como en materia penal, ya que la ley los estableció, y hay que



determinar a quien se debe de perseguir solidaria o subsidiariamente, pero a veces si no, específicamente en los juicios penales fiscalía falla mucho en eso que se va solo en contra del conductor cuando el vehículo tenía todas las características de una empresa destinada al comercio.

Como grupo de investigación se deduce que las legislaciones actuales en referida materia son insuficientes, en lo que se refiere a los procesos en el cual se busque la codena de los responsables civiles, porque el hecho de que aun cuando exista sentencia condenatoria para indemnizar a la víctima esto no es garantía ya que si no paga en el momento y ni posteriormente hay que seguir otro proceso que tiene fuerza ejecutiva para el respectivo embargo si tuviere bienes, volviéndose un proceso engorroso y lento, así también la mayoría de las victimas desconoce quiénes pueden responder en el caso de no hacerlo el conductor directo, siendo en el primer caso los civilmente responsables tanto subsidiario como solidario y también se necesita mayor apertura por parte de la Corte Suprema de Justicia, habilitando más juzgados que tengan competencia en relación de la materia, para evitar el desistimiento por parte de las víctimas en el litigio.

4.2.6 Propuestas de Reforma en la Legislación, en lo relacionado a los Accidentes de Tránsito.

Siguiendo con la categorización se les pregunta a los informantes que si habría propuestas para reformar la legislación de tránsito terrestre, que den sus puntos de vista que podrían mejorar los procesos actuales en favor de la víctima de un Accidente de Tránsito.

Informante 1, propone que “deberían existir Penalidades más drásticas, para él está malo de que el que mata a alguien se pueda ir en libertad, esperando que el FONAT responda, la normativa vigente da lugar a impunidad cuando hay esos hechos porque si la penalidad fuera más drástica, más grave, el conductor tendría



más cuidado, pero las sanciones ya sea por lesiones culposas o por homicidio culposo en el Código Penal no son acordes a la realidad” la gente dice si me condenan a uno dos años los pago en la calle, la penalidad tiene que ser un poco más severa para que los conductores tengan un poquito más de temor de infringir, si no siguen infringiendo porque prefieren mejor pagar la multa o darle a la gente \$300.°° en caso de una lesión con esto están arreglando el problema y el órgano competente, la Fiscalía o Juzgados ya sea de Paz o de Tránsito dejan mucha libertad de elección a los litigantes para poder conciliar arbitrariamente, cuando se entra a la audiencia ya llevan el acuerdo hecho, aunque sea en detrimento de la víctima, el juez solo lo que hace es autorizar ese acuerdo, la ley debería tener un mínimo para pedir de conciliación, porque hay gente que por \$400.°° está conciliando un homicidio, el FONAT \$2,000 pero no vale eso una vida realmente”.

El Informante 2, propone que “así como se ha reformado en materia penal lo relacionado a los juicios abreviados, juicios sumarios, pues en materia de tránsito al reformar este tipo de leyes sobre todo procesal en los accidentes de tránsito, que es la ley especial es de incorporar ese tipo de juicios para que esto sea más rápido, eficiente y eficaz apegada a la realidad actual”

El Informante 3, por su parte considera que “los procedimientos deberían de ser más expeditos en el sentido de que deberían de haber como mecanismos para resolver esos conflictos de una manera más rápida porque generalmente hay hechos de tránsito donde los daños son mínimos, debería de haber una forma más expedita para resolver los asuntos y es más, que existiera dentro de la jurisdicción Jueces de Tránsito como de menor cuantía donde inmediatamente pueden resolverlo y las personas que arreglen se considere que ha quedado garantizado, si existiera un mecanismo donde las personas pudieran ir a resolver ese problema de manera rápida y con la confianza de hacerlo ante una autoridad, y si no hay cumplimiento eso debería tener fuerza ejecutiva, un juicio más sumario, un procedimiento más



sumario. En el derecho lo que se debe entender es que por imperio de la evolución del ser humano necesita resolver los problemas de la manera más expedita y legal, los procedimientos engorrosos ya no caben en esta era moderna”.

El Informante 4, cree que debe de darse apertura a la ley FONAT de esa manera se garantiza la indemnización y va implícito en la legislación, de lo contrario es muy difícil, por otro lado también, debe de incorporarse y creo que está en estudio la implementación del tipo de multa, o la cantidad de las multas están suaves, una infracción de 11.43 es muy poco, entonces hay que fortalecer más para que las personas, piensen y repiensen cometer una ilegalidad.

En relación a esta categoría y la información proporcionadas, es en un primer momento la modificación de las penas, para que estas sean incrementadas en su valor económico, y que al momento de una conciliación sea en base a parámetros establecidos dependiendo del tipo de lesión para que dicha conciliación ya no sea arbitraria y no vaya en detrimento de la víctima; en la doctrina española, argentina y chilena se encuentra regulada la indemnización en proporción al daño causado el cual en la leyes ya está tasado. Por ejemplo si en un accidente la persona pierde un brazo, hay un monto económico tasado para ello, otro factor sería la modificación, e incorporación dentro de la legislación que hayan procesos sumarios y sean más expeditos, y por último la creación de más juzgados de tránsito, para que cada departamento tengo uno que tenga competencia y jurisdicción dentro de la circunscripción territorial departamental.

4.2.7 Valoración del Procedimiento Legal para la Indemnización a las Víctimas de Accidentes de Tránsito.

El objetivo de esta categoría es conocer de los informantes claves cual de acuerdo a sus funciones y experiencias en materia de Tránsito, la eficacia y



efectividad de los procedimientos resarcitorios incoados ante la autoridad competente.

Para Informante 1, se vuelve un proceso engorroso, “la gente mejor se aburre, le piden sin fin de documentos, piden declaración jurada de todo el grupo familiar, documentación certificada del hospital, de levantamiento de cadáver, cosa que es obligación que la haga la dependencia encargada, no la gente, la gente deja aventado el caso, porque hay gente de poca cultura y analfabeta que no sabe lo que anda buscando, le piden dos Declaraciones Juradas una del grupo familiar de cómo fue el accidente, casi un estudio socioeconómico le piden a la gente primero y con un medio error que lleva algún documento los hacen volver hacer otra vez y la gente se cansa, tiene que ser más expedito para las víctimas”

El Informante 2, considera que en lesiones y homicidio actualmente desde el año 2013, 2014 se empezó a la ley FONAT este fondo es un subsidio estatal que en caso de que las personas queden desprotegidas porque a veces no existe algún responsable del accidente, pero en cuanto a las lesiones en accidentes de tránsito actualmente también existe cierta burocracia para que se logre de una forma expedita estas tipos de indemnizaciones.

El Informante 3, manifiesta que “No es que exista un procedimiento para indemnizar, es decir en un juicio, la indemnización es parte de mi reclamo, si alguien pide indemnización por daños y perjuicios tiene que saber cómo se prueban esos daños, y perjuicios y en una situación de estas los primero que se tendría que probar es el lucro cesante y el daño emergente, tiene que recurrir a peritos o instituciones pero ese es del ámbito privado y difícilmente el juez va a ordenar un estudio socioeconómico, pero en todo lo que se llevan esos estudios pasa mucho tiempo”.

El Informante 4, lo considera injusto porque quiérase o no la indemnización no tiene que ser mendigada, sino que es un derecho y una obligación que el estado tiene que hacer ante las víctimas, ahí llámese el tribunal competente le ponga más



fortaleza, mas exigencia al que ha ocasionado un accidente de tránsito, y vamos a recaer en lo mismo, el FONAT es muy importante porque automáticamente solo se comprobaba que la persona que reclama el derecho es familia en primer grado, segundo grado de la víctima, y ya a esa persona se le da la indemnización independientemente , no hay un proceso que seguir, por lo tanto, como estamos ahorita con la indemnización en base a un procedimiento legal yo considero que es bastante engorroso.

El Informante 5, considera que los mecanismos están, la cosa es hacer un efectivo ejercicio de esos mecanismos, ya sean en la responsabilidad penal o civil, y si debería existir una modernización y sobre todo que sea más coercible la normativa pues por supuesto que haría bien.

En la investigación se encuentra un denominador común en esta categoría, lo cual radica en la demora de los procesos, volviéndose engorroso y la existencia de burocracia para probar el lucro cesante y daño emergente lo cual contribuye a la deserción por parte de las personas que han sido agraviadas, dando lugar a la injusticia, en esta categoría se señala que el FONAT era una herramienta muy importante ya que por el momento se materializa el adagio que dice justicia tardada, no es justicia,

4.2.8 Implementación de Mecanismos que permitan a la Población conocer la Normativa Legal sobre el tema de Tránsito.

Con esta categoría se pretende conocer la opinión de los informantes claves acerca de si es necesario legislar sobre la educación vial obligatoria, formas para hacerle conciencia a la población de sus derechos y obligaciones que tienen como conductores y peatones, para que no se ignore sobre el tema de tránsito terrestre y la seguridad vial.

Para el Informante 1, Si, es necesario, aunque, para el legislador nadie puede alegar ignorancia de la ley, pero la gente desconoce, los mismos conductores



desconocen la normativa, no digamos la gente que anda a pie, desconocen sus derechos y obligaciones, lo más importante sanciones por no usar pasarelas, señales para peatones, no se educa a la gente en señalización vial, caminar por las aceras por costumbre, falta una verdadera educación vial para la población, no existe, es casi nula.

Para el Informante 2, lo considera necesario en dos cosas específicamente la educación vial que debe existir hacia la ciudadanía desde pequeños, porque acordémonos que la legislación de tránsito no solo tiene que ver con vehículos, sino también con las personas, catalogados como peatones, existe el consejo salvadoreño de seguridad vial conocido como CONSAVI, que este es un programa que debe inculcar y darle potencializar más la difusión de la seguridad vial conociendo las reglas para evitar cualquier tipo de circunstancia o anomalía al momento de verse en algún percance de tránsito. Otra de las circunstancias típicas del país es la obtención de las licencias de conducir porque existen muchas personas que poseen una licencia de conducir, pero que ignoran específicamente la normativa de tránsito, es un tanto contradictorio porque si una persona tiene una licencia significa que paso por una escuela y tuvo que haber conocido una enseñanza para saber de la normativa de tránsito.

Entre tanto el **Informante 3**, lo considera como una obligación del estado, y por eso las leyes se publican, claro que nosotros tenemos una cultura de no lectura, mucha gente, abogados inclusive desconocemos cierta reglamentación, entonces si el abogado lo desconoce, cuanto más una persona que no lo es, pero en teoría todo aquel que maneja una fuente de peligro debería tener un conocimiento básico o elemental de las normas de tránsito y los procedimientos.

Para el **Informante 4**, Si se hace, lamentablemente hoy en día todos los conductores desconocemos lo que es la ley, hay leyes en la página web, hay libros de tránsito, todos los conductores estamos obligados a conocer la ley,



lamentablemente no lo hacemos, por muchas irregularidades que quiérase o no tenemos hoy en día.

El **Informante 5**, señala que es importante los mecanismos que permitan a la población conocer la normativa, porque esto nos va dar una mayor cultura vial, pues pero a todos no solo a los conductores sino también a los peatones, es importante señalar que las personas se cruzan en cualquier lado, y si cualquiera va a otro país allá hacen bien las cosas, porque hay sanciones y son sanciones drásticas, es importante mecanismos de divulgación de la normativa legal en esta materia, para que la conozcan no solo los conductores, esto sería importante.

En esta categoría la investigación se pudo analizar conforme a la información aportada por los informantes claves, no hay una cultura vial, ya que la mayoría de conductores y peatones desconoce la normativa de tránsito terrestre y que siendo una obligación del Estado el país carece de mecanismos eficaces para hacer del conocimiento a la población en general, de la normativa que rige la conducta de los conductores, peatones como usuarios de la vía, es mínima la información que es divulgada, pero que no es puesta en práctica, en contraste con otros países avanzados en materia de tránsito que le apuestan a la prevención, ya que esta es fundamental, pues a mayor prevención hay menos accidentes de tránsito, y como es conocido el fenómeno, Causa y efecto; si hay una cultura vial avanzada, existirán menos víctimas, menos daños, menos victimarios, lo que automáticamente reduciría el número de procesos y la necesidad de hacer uso de los mecanismos y recursos del estado para cumplir con los preceptos constitucionales de la protección de la persona humana y su patrimonio.

4.2.9 Medidas Preventivas para evitar Accidentes de Tránsito

Esta categoría pretende ver el punto de vista que tienen los informantes acerca de algunos mecanismos a tomar de manera anticipada a esta dificultad para evitar o



prevenir y así disminuir de alguna manera la accidentabilidad vial, estas acciones serán dirigidas a la población para advertir acerca del peligro las cuales están haciendo falta y necesitan ser incorporados en los diferentes cuerpos legales.

Para el **Informante 1**, “Deberían existir más filtros y un verdadero examen para extender licencias de conducir, las sanción por conducción peligrosa debe ser más severa, “la ley es demasiado blanda, la prevención es indispensable, pero el filtro empieza al extender la licencia de conducir, ampliar el examen para ver quien en verdad está apto para conducir un vehículo, por ahí comienza un poco de prevención lo que hace falta es prevención”.

El Informante 2, lo considera como un tema complejo, hay muchas circunstancias como falta de señalización que corresponde al gobierno, también actitudes de muchos conductores que no respetan la señalización vial existente, falta de mantenimiento hacia los vehículos, imprudencia al momento de transitar la vial como por ejemplo “existen pasarelas y muchas personas no las utilizan, por lo tanto se está irrespetando una regla de la seguridad vial”.

Mientras que el **Informante 3**, considera que debe, iniciar por las alcaldías, “deberían de tomar su responsabilidad, ya que tienen calles en pésimas condiciones y por los impuestos que cobran deberían de repararlas, si se cobra impuestos lo primero que debo de hacer es responder, reparando la calle, si una calle está en buen estado y bien señalizada, pueden evitar muchos hechos de tránsito, uno de los factores más importantes que influyen más en los hechos de tránsito, otro es la cultura que no es fácil cambiarla pero debe de implementarse una cultura de respeto a las normas de tránsito, eso tiene que ver con lo eficaz que sean las instituciones que controlan como lo es la policía de tránsito. Hay múltiples factores desde las calles en buen estado, la señalización, la cultura de la gente, el control ya sea por medio de cámaras o la policía que esté haciendo su trabajo, todos esos son factores que van ayudar a mejorar esos aspectos”.



El Informante 4, hace énfasis en que se debe concientizar no solamente al conductor sino que también al peatón,” lamentablemente algunos accidentes de tránsito se dan no por culpa del conductor sino que por culpa del peatón, un ejemplo sencillo es que el gobierno o la empresa privada ha invertido bastante, pero al final se convierte en gasto innecesario, en las famosas pasarelas, pero lamentablemente en muchos accidentes el atropellado queda debajo de la pasarela, es un gasto innecesario que el objetivo es que ocupen la pasarela, pero la gente se atraviesa la carretera, pudiendo subir la pasarela. Eso de concientizar cuando sacan por primera vez la licencia, de verse como un compromiso y un privilegio tomar un timón ya que de eso dependen muchas vidas, concientizar que ocupen las pasarelas, anden, concientizar aún más a los peatones. Esta el proyecto también de hacer un circuito cerrado acá en la institución para las personas que vienen por primera vez a sacar la licencia, hacen todos los trámites en las escuelas de manejo que si las hacen o no las hacen desconocemos, pero tenemos algunas ideas de que no hacen los exámenes como deberían de ser, nosotros lo único que hacemos es el examen teórico y mucha gente se nos queda en el examen teórico, pero ya traen toda la documentación legal de la escuela examinadora que para nosotros no está apta para que tenga su licencia, lamentablemente se nos escapa de las manos, lo único que hacemos nosotros es el examen teórico, está en proyecto es que a nivel nacional cada regional tenga su circuito cerrado, vamos hacer todo ese proceso que hacen las examinadoras el teórico y el práctico y no vamos a ver interés económico, sino que garantizar que esa persona que va obtener su licencia se la haya ganado y sepa respetar los principios o derechos de terceros”,

El Informante 5, manifiesta que en otros países las multas son drásticas y la divulgación tiene mucho que ver, “cuanto un conductor anda sin licencia, y si no tiene licencia es que no ha tenido conocimiento con la normativa de tránsito, no se ha sometido a un examen, y para hacerse un examen tiene que leer la normativa, tiene que aprender, entonces hay gente que anda conduciendo y sin licencia, pues no sabe ni siquiera las señales de tránsito, entonces la divulgación, el exigir el



cumplimiento de la normativa, volverla coercitiva y también por la experiencia de otros países con multas severas, que sean efectivas, que no las condonen en la Asamblea Legislativa porque hay gente que dice las van a condonar, las van a perdonar, da igual”.

En esta categoría como grupo se interpretan diferentes elementos interesantes que aportan los informantes; en primer lugar la responsabilidad al adquirir una licencia de conducir, que ésta sea obtenida mediante verdaderos filtros, además el funcionamiento de las instituciones estatales, que coadyuven a la educación vial, el respeto a la normativa de tránsito, y de forma general la implementación de una cultura vial que cambie la aptitud de todos los usuarios de la vía, así como el mantenimiento de las carreteras y que pueda incorporarse dentro de la legislación mecanismos que obliguen a los peatones a hacer uso de las pasarelas, y zonas de seguridad peatonal.

De forma general se considera que a partir de estos elementos señalados con anterioridad es una necesidad eminente que haya de forma general y permanente, enseñanza vial en los centros escolares hasta el nivel de educación media de forma integrada , así como la divulgación por todo tipo de medios de comunicación, a fin de que toda la población tenga acceso al conocimiento de la formas adecuadas de comportamiento en la vía pública, ya sea en la forma que se encuentre haciendo uso de ésta, como peatón, como conductor o pasajero, para que pueda reducirse las posibilidades de ser participe en un accidente de tránsito.

4.2.10 Medidas para Garantizar una adecuada Indemnización a las Víctimas y sus Familiares.

En esta categoría se pretende establecer elementos básicos aportados por los entrevistados de acuerdo a la experiencia, que son lo fundamental del trabajo de investigación, a fin de establecer la necesidad que existe en una verdadera



modernización de la ley, y en relación a las exigencias sociales actuales para que de alguna manera se dé la garantía y así afianzar el cumplimiento de lo que se estipule.

El **Informante 1**, considera que “el que no pague que se vaya preso, es decir que se modifique la pena, por los delitos culposos, porque para empezar la vida no tiene precio, que haya un pago solidario subsidiario, una verdadera investigación hacia los responsables, en cuanto a que mucha gente por evadir la justicia se alce con los bienes al ver que tiene un juicio,

En la normativa está prohibido el Alzamiento de Bienes porque mucha gente pasa el carro a nombre de otra persona y alguien que sea responsable de un accidente se le incaute el carro, aunque sea el mismo carro que sirva para pagar a las víctimas y si lo ha prestado pues el que lo prestó también responde que sea parte de la indemnización, que se mande a reparar y que venda en pública subasta y producto de esa venta que se le dé a la víctima, también restricciones migratorias que si no paga lo puede salir del país la persona. Penas más severas, incautación del vehículo”;

Para el **Informante 2**, “deberían habilitarse los pagos de seguros obligatorios, para que las víctimas no queden desamparadas, pago de seguro obligatorio ya sea estatal o privada”.

En su opinión el **Informante 3**, manifiesta que “llega un momento que la necesidad social va a ser tanta que va a ser necesario reformar la constitución de que por deuda no hay prisión, en un futuro por deuda va a ver prisión, porque a todo nivel hay gente que queda defraudada pagando grandes cantidades por un hecho de tránsito y el responsable no tiene, y la otra es que la gente conozca quienes son las personas civilmente responsables, la gente debe saber que cuando el conductor responsable es el trabajador, la gente debe de saber que el dueño de la fuente de peligro es civilmente responsable de manera subsidiaria, esto significa que si el conductor no tiene la plata hay que incoar las acciones en contra del dueño de la



empresa, la legislación ya lo establece pero no toda la gente tiene el conocimiento lo mismo ocurre cuando la persona murió, si el civilmente responsable murió, el heredero puede responder civilmente, hay que darle a conocer a la gente, es cuestión de conocimiento y prueba”.

Para el **Informante 4**, “se debe fortalecer más los tribunales de tránsito, que no sea muy engorroso el proceso, reduciendo tanta burocracia para que las víctimas o sus familiares tengan su indemnización, que no sustituye la vida de las personas pero de algo se le ayuda para sufragar los gastos que han ocasionado, de igual manera ve viable lo del FONAT, que es práctico y no necesita de un año o dos años para indemnización y hay una cantidad estipulada que solo que comprueba que es familiar en segundo grado de la víctima y se le daba la indemnización, y que el viceministerio solo está a la espera de que la sala de lo constitucional de una resolución favorable a las víctimas, y la otra es la concientización a los conductores como lo son los del transporte colectivo que haya cambio de aptitud de voluntad de las personas”.

Para el **Informante 5**, “el seguro obligatorio paliaría mucho la situación y habrían indemnizaciones más justas, que ya no queden al arbitrio de las personas, si no que sean tomando parámetros según la naturaleza, por ejemplo de la lesión, o un fallecido, la vida es un don de Dios, pero igual han venido acá indemnizaciones por fallecidos hasta de \$350, que no compensa perdonen pero ni el velorio verdad, pero la gente quizá no se verdad, prefiere porque si no agarro esto y me ayudo a salir adelante un poquito, son totalmente fuera de contexto”.

En análisis de esta categoría se concluye en cuatro elementos fundamentales que deben de implementarse dentro de la legislación, como lo es 1° la modificación a la leyes penales en cuanto a la reforma de las penas para los delitos culposos, que estos no sean excarcelables; 2° la obligatoriedad del uso de seguros, el establecimiento de una entidad estatal que preste los seguros, cuando las



aseguradoras privadas por sus políticas no quieran cubrirla; 3° Que hayan dentro de la legislación procesos expeditos para dar pronta justicia, y por ultimo 4° ampliar el número de Juzgados de Tránsito a nivel nacional, que ayudaría a que la gente no desista de los procesos, y consecuentemente evitaría la impunidad de los que resultaren responsables en los accidentes de tránsito ya sean de forma penal o civil; si ya se produjo el daño es el estado por mandato constitucional que debe velar por la protección de las víctimas, entendiendo al estado como aquella persona jurídica por excelencia que está conformado por los tres órganos, Ejecutivo, Legislativo y Judicial, los cuales de acuerdo a sus facultades otorgadas por la constitución deberán aportar para que haya una verdadera garantía para las víctimas de los accidentes de tránsito.



CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES



5. Conclusiones y Recomendaciones

5.1 Conclusiones

Luego de hacer un análisis de toda la información brindada como grupo se puede concluir que la legislación vigente en lo relacionado al tránsito terrestre tiene falencias, y por ello requiere de cambios que se apeguen al momento social, económico, y cultural; que existe necesidad de modernización para que exista una armonía en la legislación, y que ésta se adecúe a la realidad socio jurídica del país.

Que el estado no está garantizando a las víctimas una justa indemnización y que debe buscar las políticas y acciones básicas dirigidas a la materialización, y la protección de los derechos de las víctimas, y sus familiares, estos últimos quedan en el olvido, pues no deberían esperar mucho tiempo para que se le asista física psicológica y económicamente lo cual en la actualidad no se está realizando.

Las legislaciones actuales en la referida materia son insuficientes, en lo que se refiere a los procesos, ya que son muy lentos y complicados para las víctimas además las penas, son muy leves, no están acordes a la realidad del país, a la cultura, al parque vehicular ni a las carreteras.

Que el país carece de mecanismos eficaces para hacer del conocimiento a la población, de la normativa que rige la conducta de los conductores, peatones y, de forma general, a todos los usuarios de la vía, y es mínima la información que es divulgada, la implementación de una cultura vial podría cambiar la aptitud de todos los usuarios de la vía, que dentro de la legislación no hay mecanismos que obliguen a los peatones a hacer uso de las pasarelas, aceras y zonas de seguridad peatonal, por ejemplo.

En síntesis se mencionan cinco elementos recolectados, aportados por los informantes que son fundamentales, y que hacen falta dentro de la legislación.



- a) La modificación a las leyes penales en cuanto a la reforma de las penas para los delitos culposos, que estos no sean excarcelables; sin que proceda una justa indemnización.
- b) La obligatoriedad del uso de seguros, el establecimiento de una entidad estatal que preste los seguros, cuando las aseguradoras privadas por sus políticas no quieran cubrirla.
- c) Que hayan dentro de la legislación de tránsito procesos expeditos para dar pronta justicia.
- d) Crear parámetros para cada tipo de lesión, e indemnizar dependiendo la gravedad del daño causado, así como para los gastos fúnebres.
- e) Ampliar el número de Juzgados de Tránsito a nivel nacional, que ayudaría a que la gente no desista de los procesos, y consecuentemente evitaría la impunidad de los que resultaren responsables en los accidentes de tránsito ya sean de forma penal o civil.

Para prevenir y reducir considerablemente los accidentes de tránsito el Vice Ministerio de Transporte deberá ampliar más el examen de “filtro” por medio de un circuito para realizar el examen práctico, ya que por el momento ya cuenta con el examen teórico; y también supervisar de manera permanente las escuelas de manejo y ser riguroso con aquellas que no cumplan con las normas establecidas, esto para evitar que muchos conductores obtengan fácilmente una licencia de conducir sin haber aprobado legalmente los exámenes correspondientes.

Las campañas de concientización a la población de instituciones públicas y privadas por medio de volantes, la radio, televisión y redes sociales, esto para lograr un sentido positivo ya que se supone que al llevar a cabo tal acción es para dejar de lado las actitudes o fórmulas impulsivas y comiencen a utilizar su nivel de madurez para su propio bien y el de otros.



Por lo tanto se considera que el tema de investigación que como grupo se ha desarrollado, es de gran interés para la sociedad en general ya que los objetivos que fueron el fundamento de la investigación, han alcanzado las perspectivas que como grupo se planteó al inicio de la investigación.

5.2 Recomendaciones

- Al Órgano Ejecutivo en el Ramo de Educación, que incluya de forma obligatoria la educación vial, hasta el nivel de educación media, de forma general y permanente, y a través del Ministerio de Gobernación y Desarrollo Territorial, se generen los espacios dentro de los medios de comunicación para hacer una campaña permanente de educación vial, para que todos los habitantes ya sean nacionales y extranjeros que se encuentren radicados en el país, todo con el fin de proyectar una reducción de accidentes de tránsito, a través de la prevención activa, que es inclusiva, ya que el estado se encarga de generar los medios de cómo prevenir y las personas en materializar la prevención; a través del Viceministerio de Transporte, que tome en cuenta los siguientes elementos:
 - a) Se cree un fondo de seguros estatales, para poder asegurar todos aquellos vehículos que por las políticas de las empresas aseguradoras no es posible asegurarlos de forma privada.
 - b) Además un fondo de garantía que pueda garantizar la indemnización para aquellas víctimas en el que el conductor se da a la fuga.
 - c) La propuesta de reforma a las multas por incumplimiento a las normas
 - d) La supervisión del sistema vial, carretera, señalización, semáforos etc.
 - e) La supervisión permanente de las unidades de transporte que prestan servicio público de pasajeros.
 - f) Que a propuesta suya, pueda incorporar de manera permanente y en todos los niveles, la educación vial, para que sea impartida como materia en los centros educativos, privados y públicos a nivel nacional.



-
- g) La supervisión permanente del transporte público de pasajeros, selectivo, especialidades y todo aquel transporte en donde el estado conceda las concesiones; para que cumplan estrictamente las normas de tránsito, y de no cumplir suspenderle los permisos de operación.
 - h) Que toda empresa que preste servicio de transporte sea sancionada cuando empleare personal que no esté autorizado para conducir vehículos automotores. y si están autorizados estos consuman algún tipo de bebidas embriagantes, estupefacientes o enervantes.
 - i) Que se prohíba conducir vehículos del transporte público a personas menores de 25 años y mayores de 65 años.
- A la Asamblea Legislativa, quienes tienen la facultad constitucional de legislar, (iniciativa de ley):
- 1) Que revise la legislación actual en materia de tránsito para que dicten una nueva legislación o que haga las reformas necesarias en la ley de procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito, la ley de carreteras y caminos vecinales;
 - 2) Que regulen a través de una ley de seguros obligatorios, para los vehículos que circulen dentro del territorio nacional ya sean placas salvadoreñas o extranjeras;
 - 3) La reforma a las multas de tránsito para infractores a la reglamentación.
 - 4) Que la figura del delito culposo sea modificada cuando en la relación del hecho se comprobare la conducción peligrosa de vehículo de motor, pues es previsible que al alterar la conducta del conductor ya sea por bebidas embriagantes o estupefacientes, la disputa de pasajeros y las competencias en la vía pública sin la autorización, esto producirá un efecto negativo y como consecuencia un Accidente de Tránsito;



5) En la responsabilidad civil debe considerarse a los empresarios como sujeto activo, cuando en contravención a las normas de tránsito se produzca un accidente de tránsito.

Los elementos fundamentales que deben implementarse dentro de la legislación serían:

1° La modificación a las leyes penales en cuanto a la reforma de las penas para los delitos culposos, que estos no sean excarcelables;

2° La obligatoriedad del uso de seguros, el establecimiento de una entidad estatal que preste los seguros, cuando las aseguradoras privadas por sus políticas no quieran cubrirla;

3° Que haya dentro de la legislación procesos expeditos para dar pronta justicia, y por ultimo;

4° Ampliar el número de Juzgados de Tránsito a nivel nacional, que ayudaría a que la gente no desista de los procesos, y consecuentemente evitaría la impunidad de los que resultaren responsables en los accidentes de tránsito ya sean de forma penal o civil;

- A la Corte Suprema de Justicia, que amplíe la cobertura nacional, con la creación de los Juzgados de Tránsito departamentales, a fin de que haya una constante depuración de los procesos, y que estos se vuelvan expeditos.

- A la Fiscalía General de la República, para que a través de los fiscales auxiliares puedan ejercitar los dos tipos de acciones (civil y Penal) en los procesos de tránsito, para que haya una indemnización solidaria por parte de los propietarios de los vehículos.



-
- A los Litigantes, que en los procesos en materia penal y civil ejerzan los principios de la buena fe, para que no hayan conciliaciones en detrimento de las víctimas.
 - A la Policía Nacional Civil, para que aplique de forma coercitiva el cumplimiento de las normas de tránsito, en lo que le compete; como lo son planes de operaciones y la ejecución de los mismos, a fin de que haya una reducción de accidentes de tránsito
 - A las Alcaldías Municipales, se creen los mecanismos legales (ordenanzas) para sancionar conductas que son causantes de accidentes de tránsito, y los mecanismos para hacerlo de carácter coercitivo, como también pueda hacerse asocio publico privado con entes estatales, para que haya dentro de la circunscripción municipal una señalización vial en buen estado que contribuya a la prevención.
 - A los usuarios de la vía pública, para que respeten las reglas de comportamiento, reguladas en los diferentes cuerpos legales, cuando estén haciendo uso de la vía pública, ya sea como peatón, conductor o pasajero todo enfocado a la prevención de los accidentes de tránsito.
 - A la Universidad de El Salvador que prepare a los estudiantes de Ciencias Jurídicas con cursos especiales sobre la Legislación de Tránsito, así como a todos los estudiantes.

Como último aporte del trabajo de investigación, se considera que no hay duda que existe la necesidad de una modernización de la ley en materia de tránsito, de dictar una nueva Legislación o reformarla, pero hay más necesidad de una campaña permanente de prevención, en la cual se necesita que todos sean parte de la



transformación de la cultura vial del país ya que es elemento fundamental , y debería ser la regla general “**La prevención**” y la excepción debería ser “**La Represión**” lo cual todo esto debe ser un producto de la transformación de la sociedad en las bases culturales para el cual es la misma sociedad que debe ser la parte activa en dicha transformación.



BIBLIOGRAFIA

Libros

- Problemática Jurídica de los Automotores, Tomo I, Editorial Astrea de Alfredo y Ricardo de Palma, Buenos Aires 1982.
- Apuntes de Investigación de Accidentes de Tránsito, ANSP, Comisión, Técnica Española 1997
- Mendoza Orantes, Ricardo, Código Civil, Editorial Salvadoreña 14° Edición, 2011

Tesis

- Elías Mayorga, María Antonieta, Monografía: Régimen de Responsabilidad Civil y Penal por Daños Materiales y Personales Ocasionados por Accidentes de Tránsito UFG
- Romero Iraheta, Salvador, Tesis Doctoral: Estudio Jurídico Administrativo de la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito, UES, 1974.

Legislación

- Constitución de la Republica de El Salvador, D.L. N°38 del 15 de Diciembre de 1983 D.O. N°234 Tomo 281, del 16 de Diciembre de 1983
- Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito D.L. N°420 del 1 de Septiembre de 1967 D.O. N°183 Tomo N°217 del 6 de Octubre de 1967
- Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial D.L.N°477 del 19 de Octubre de 1995 D.O. N° 212 Tomo 329 del 16 de Noviembre de 1995



-
- Código Civil de la Republica de El Salvador Decreto Ejecutivo del 10 de Abril de 1860, Publicado en el Diario Oficial el 14 de Abril de 1860
 - Código Procesal Civil y Mercantil D.L. N°712 del 14 de Noviembre de 2008 D.O. N°224 Tomo 381 del 27 de Noviembre de 2008
 - Código Penal de El Salvador D.L. N°1030 del 26 de Abril de 1997 D.O. N°105 Tomo N°335 del 10 de Junio de 1997
 - Código Procesal Penal de El Salvador D.L. N°733 del 22 de Octubre de 2008 D.O. N°20 Tomo N°382 del 30 de Enero de 2009

Páginas Web

- <https://es.wikipedia.org/wiki/Rueda>
- <http://www.moldtrans.com>
- <http://lahistoriadelostransportes.blogspot.com>
- <https://histrans-1900.wikispaces.com>
- <http://www.elmundo.es/motor/99>
- <http://www.iesfranciscoasorey.com>
- <http://teoriadelestadoutec.blogspot.com/2013/03/cuando-el-primer-automovil-llego-el.html>
- http://ibytes.es/blog_accidentes_coches_antiguos.html
- <http://www.oni.escuelas.edu.ar/olimpi99/interolimpicos/transito/espaniol/accident.htm>



-
- Revista de la Escuela Nacional de Jurisprudencia, UNAM, Num.23 y 24, México, 1944
 - <https://es.scribd.com/doc/57971547/Responsabilidad-Penal>

Jurisprudencia

- Argumentaciones y Motivaciones Judiciales de la Cámara Tercera de lo Civil de la Primera Sección del Centro, San Salvador, 2006.



ANEXOS

LA MODERNIZACIÓN DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE, COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO"



PREGUNTA	CATEGORÍAS	EVIDENCIAS				
		INFORMANTE #1	INFORMANTE #2	INFORMANTE #3	INFORMANTE #4	INFORMANTE #5
1.	Cargo Funcional y atribuciones.	El licenciado Marvin Ernesto Rojas, es abogado y notario de la republica con 20 años de experiencia, ejerciendo la profesión y de estar conociendo las diferentes normativas y reformas.	El agente Julio Cesar Mendoza Gallardo tiene de laborar en la profesión 17 años en el área de la investigación de accidentes de tránsito. Y en el seguimiento de la investigación en coordinación con la fiscalía General de la Republica.	Tiene 18 años de trabaja en la Fiscalía General de la Republica, como agente fiscal auxiliar, su función ha sido en presentar los requerimientos fiscales en los procesos penales.	El delegado del VMT Licenciado Douglas Edgardo Trujillo Linares tiene dos año de haber sido nombrado en su presente cargo; no obstante posee siete años de trabajar en áreas administrativas, Como lo es el área de la unidad de procedimientos legales del viceministerio de transporte en San Salvador, y dos años fungiendo como delegado en la región occidental.	El Juzgador a nivel del Región tiene una gran experiencia laboral, ha sido Juez Primero de Vigilancia Penitenciaria de Santa Ana y actualmente tiene ocho años de ostentar su nombramiento como Juez de Transito. y realiza las funciones a nivel de la región occidental.

LA MODERNIZACION DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE, COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO"



PREGUNTA	CATEGORÍAS	EVIDENCIAS				INFORMANTE #5
		INFORMANTE # 1	INFORMANTE #2	INFORMANTE #3	INFORMANTE#4	
2	CRITICA A LA LEGISLACION	Las penas son un poco severas, requiere de más actualización, implementar una reforma de seguro de daños, hacer más expedito la reclamación de daños, cuando solamente es accidente de tránsito sin lesiones, porque actualmente para reclamar daños es engorrosa en materia civil.	. Considera que Le Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial es un tanto contemporánea , las que sí debería tener un efecto de cambio radical es la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito, la cual no ha sufrido reformas hasta la actualidad;	Considera que La ley en sí, es una buena ley, lo que se debería advertir es como puede hacer efectiva las disposiciones de la ley, más que todo como probar, la ley no establece esas circunstancias y se ha quedado más que todo al aspecto testimonial, se debería evolucionar para que pueda haber como reglas de evidencias para probar los hechos de tránsito.	Considera que esta legislación Se queda corta o se contradice en algunos conceptos o términos y la ley es muy suave con respecto a la penalización con aquellas personas que infringen la ley	Manifiesta que la ley de la materia,(materia de transito) la ley especial sobre accidentes de tránsito, para él, ya se ha quedado un poco obsoleta, obsoleta si vemos la ley tiene 72 artículos, pero en la práctica en cuanto a la ley especial sobre procedimientos de transito aplicamos desde los artículos 35 en adelante, por eso el código procesal civil y mercantil se aplica supletoriamente.

LA MODERNIZACION DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE, COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO"



PREGUNTA	CATEGORÍAS	EVIDENCIAS				INFORMANTE#5
		INFORMANTE #1	INFORMANTE #2	INFORMANTE #3	INFORMANTE#4	
3	PROPUESTA DE MODERNIZAR LA NORMATIVA EN RELACION AL TRANSITO TERRESTRE.	Necesita más modernización ir acorde con el desarrollo de otros países que tienen legislación de tránsito más actualizada y más innovadora.	Es una legislación que ya no está apegada a nuestra realidad, al parque vehicular, son dos leyes que ya están un poco desfasadas La Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito y la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales las cuales deben de ser reformada.	Debería de proponerse modernizar la normativa legal, todas las leyes van quedando obsoletas y la ley de tránsito no es la excepción, siempre hay cuestiones prácticas, se requiere que se legisle consecuente con las necesidades actuales.	Debería modernizarse, porque el tiempo es cambiante, la sociedad cambia, por lo tanto es necesario y existe obligación de una modernización o actualización no solamente en la ley en todos los aspectos.	En general el país ha entrado en una dinámica de poner en vigencia normativas que a nivel internacional se están poniendo en vigencia, por ejemplo en el tema de la niñez, en el tema de la niñez y adolescencia, en el tema de la mujer, en el tema de género, bueno tantas cosas que el país se está como actualizando verdad y va tras esa tendencia, pues igual verdad esta ley pues ya lo necesita, necesita como regulación pero regulación basada en los tiempos actuales.



PREGUNTA	CATEGORÍAS	EVIDENCIAS				
		INFORMANTE #1	INFORMANTE#2	INFORMANTE#3	INFORMANTE#4	INFORMANTE#5
4	POSIBILIDADES DE GARANTIZAR UNA ADECUADA INDENIZACION A LAS VICTIMAS	El fondo formado por parte del gobierno y que tiene el propósito de indemnizar como debe de ser a toda víctima de Accidente de Tránsito, el problema es que hoy la Sala de lo Constitucional lo ha bloqueado	Existe una burocratización en cuanto a la indemnización hacia las víctimas, relacionadas a lesiones y homicidios surgidos en Accidentes de Tránsito”, pues propone que los juicios fueran un poco más expeditos en cuanto a la indemnización.	Cada vehículo que circule dentro de las carreteras puede estar debidamente asegurado, que todos los vehículos tengan un seguro y el seguro no solamente sea directo sino también para terceros, es decir un seguro amplio que cubra los daños al afectado y a los terceros	el FONAT, era una de las salidas muy viables en la cual el gobierno, el estado le garantizaba a la víctima o a su familia, si alguien se moría o lo atropellaban, el padre o la madre, esposa, tenía este derecho de ir al estado a reclamar, pero la Sala de lo Constitucional lo ha tenido en estudio,	para ello especialmente debería ser obligatorio el seguro, que sirva para indemnizar a víctimas de Accidentes de Tránsito, es necesario para todos,

LA MODERNIZACION DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE, COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO"



PREGUNTA	CATEGORÍAS	EVIDENCIAS				
		INFORMANTE#1	INFORMANTE #2	INFORMANTE#3	INFORMANTE#4	INFORMANTE#5
5	GARANTIA QUE LOS RESPONSABLES CIVILES INDEMNICEN POR DAÑOS OCASIONADOS EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO.	con la legislación actual no se garantiza porque con la sentencia al condenando o responsable del accidente, no por eso en ese momento se va a pagar, y no paga hay que seguirle después el embargo respectivo, y si no posee nada entonces; depende de la solvencia económica del responsable	La indemnización por los daños civiles, por la misma situación del parque vehicular hay crecimiento de las demandas de este tipo de juicios, ya ahora cuarenta años después el sistema judicial se debe modernizar y ampliarse para que la cobertura a nivel nacional sea mayo	Hay, desconocimiento de quienes responden civilmente, la FGR lleva dos acciones de manera paralela, la acción penal y civil, hay gente que cree que como se murió el responsable directo cree que ya no pude recuperar acerca de los daños que le han ocasionado, pero eso tiene que ver por el conocimiento de la ley, y paralelamente es cuestión de prueba como en todo proceso.	Considera engorroso, en la cual pues es un desgaste tanto para las víctimas como para el responsable del accidente de tránsito,	Cuando se habla de los responsables civiles, tenemos la ley de procedimientos sobre accidentes de tránsito específicamente el artículo 36, determina quienes son los que responden hasta subsidiariamente por los accidentes de tránsito, la responsabilidad ya no se persigue solamente al conductor; realmente termina pagando la empresa, los mecanismos están, lo que pasa que sin que esto sea una crítica para la FGR, no ejerce la acción civil subsidiaria.

LA MODERNIZACIÓN DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE, COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO"



PREGUNTA	CATEGORÍAS	EVIDENCIAS				
		INFORMANTE #1	INFORMANTE#2	INFORMANTE#3	INFORMANTE#4	INFORMANTE#5
6	PROPUESTAS DE REFORMA EN LA LEGISLACIÓN, EN LO RELACIONADO A LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO.	<p>La normativa vigente da lugar a impunidad porque si la penalidad fuera drástica, más grave, el conductor tendría más cuidado, además la fiscalía o juzgados ya sea de paz o de transito dejan mucha libertad de elección a los litigantes para poder conciliar arbitrariamente, cuando se entra a la audiencia ya llevan el acuerdo hecho, aunque sea en detrimento de la víctima, el juez solo autoriza ese acuerdo, la ley debería tener un mínimo para pedir de conciliación.</p>	<p>Propone es que así como se ha reformado en materia penal lo relacionado a los juicios abreviados, juicios sumarios, reformar este tipo de leyes sobre todo procesal e incorporar ese tipo de juicios para que esto sea más rápido, eficiente y eficaz apegada a nuestra realidad actual.</p>	<p>Los procedimientos deberían de ser más expeditos para resolver esos conflictos de una manera más rápida, que existiera dentro de la jurisdicción jueces de transito como de menor cuantía; y existiera un mecanismo donde las personas pudieran ir a resolver ese problema de manera rápida y con la confianza de hacerlo ante una autoridad y si no hay cumplimiento eso debería tener fuerza ejecutiva, los procedimientos engorrosos ya no cabe en esta era moderna.</p>	<p>Debe de darse apertura a la ley FONAT de esa manera se garantiza la indemnización y va implícito en la legislación, por otro lado también, debe de incorporarse y creo que está en estudio la implementación del tipo de multa, o la cantidad de las multa, nosotros creemos de que estamos bien suavécitos, por lo tanto las personas cometen un ilícito, van, y no pasó a más.</p>	<p>Los mecanismos están, la cosa es hacer un efectivo ejercicio de esos mecanismos, ya sean en la responsabilidad penal o civil, debería existir una modernización y sobre todo que sea más coercibles la normativa pues por supuesto que haría bien verdad.</p> <p>De igual con la ley de transporte terrestre tránsito y seguridad vial igual verdad ya parece que la legislación necesita adecuarse pero sobre todo en lo personal pienso también que más que un tema de reforma es de aplicación, de motor sino que me r</p>

LA MODERNIZACIÓN DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE, COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO"



PREGUNTA	CATEGORÍAS	EVIDENCIAS				
		INFORMANTE #1	INFORMANTE#2	INFORMANTE#3	INFORMANTE#4	INFORMANTE#5
7	VALORACIÓN DEL PROCEDIMIENTO LEGAL PARA LA INDEMNIZACIÓN A LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	Se vuelve un proceso Engorroso, la gente mejor se aburre, le piden un sin fin de documentos, y con un medio error que lleva algún documento los hacen volver hacer otra vez y la gente se cansa, deja aventado el caso, tiene que ser más expedito para las víctima.	Sabemos que desde el año 2013, 2014 se empezó a la ley FONAT este fondo es un subsidio estatal que en caso de que las personas queden desprotegidas porque a veces no existe algún responsable del accidente, pero en cuanto a las lesiones en accidentes de tránsito actualmente también existe cierta burocracia para que se logre de una forma expedita estas tipos de indemnizaciones.	No es que exista un procedimiento para indemnizar, es decir en un juicio, la indemnización es parte de mi reclamo, si alguien pide indemnización por daños y perjuicios tiene que saber cómo se prueba, se tendría que probar es el lucro cesante y el daño emergente, tiene que recorrer a peritos o instituciones pero ese es del ámbito privado	lo considera injusto porque quiérase o no la indemnización no tiene que ser mendingada, sino que es un derecho y una obligación que el estado tiene que hacer ante las víctimas, ahí llámese el tribunal competente le ponga más fortaleza, mas exigencia al que ha ocasionado un accidente de tránsito	Los mecanismos están, la cosa es hacer un efectivo ejercicio de esos mecanismos, ya sean en la responsabilidad penal o civil, debería existir una modernización y sobre todo que sea más coercibles la normativa pues por supuesto que haría bien.

LA MODERNIZACION DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE, COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO"



PREGUNTA	CATEGORÍAS	EVIDENCIAS				INFORMANTE# 5
		INFORMANTE#1	INFORMANTE#2	INFORMANTE#3	INFORMANTE#4	
8	IMPLEMENTACION DE MECANISMOS QUE PERMITAN A LA POBLACIÓN CONOCER LA NORMATIVA LEGAL SOBRE EL TEMA DE TRÁNSITO.	Falta una verdadera educación vial para la población, no existe, es casi nula. Los conductores desconocen la normativa, no digamos la gente que anda a pie, desconocen sus derechos y obligaciones, lo más importante sería incorporar sanciones por no usar pasarelas, señales	Considera necesario en dos cosas específicamente la educación vial que debe existir hacia la ciudadanía desde pequeños, el tránsito no solo tiene que ver con vehículos, sino también con las personas, catalogados como peatones, Otra de las circunstancias críticas de nuestro país es la obtención de las licencias de conducir porque existen muchas personas que poseen una licencia de conducir, pero que ignoran específicamente la normativa de tránsito,	Lo considera como una obligación del estado, y por eso las leyes se publican, claro que nosotros tenemos una cultura de no lectura, mucha gente, abogados inclusive desconocemos cierta reglamentación, entonces si el abogado lo desconoce, cuanto más una persona que no lo es, pero en teoría todo aquel que maneja una fuente de peligro debería tener un conocimiento básico o elemental de las normas de tránsito y los procedimientos.	Si se hace, lamentablemente hoy en día todos los conductores desconocemos lo que es la ley, hay leyes en la página web, hay libros de tránsito, todos los conductores estamos obligados a conocer la ley, lamentablemente no lo hacemos, por muchas irregularidades que quierase o no tenemos hoy en día.	Es importante los mecanismos que permitan a la población conocer la normativa, porque esto nos va dar una mayor cultura vial, pero a todos no solo a los conductores sino también a los peatones, es importante señalar que nosotros nos cruzamos en cualquier lado, si cualquiera de nosotros va a otro país allá hacemos bien las cosas, porque sabemos que hay sanciones y son sanciones drásticas.

LA MODERNIZACION DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE, COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO"



PREGUNTA	CATEGORÍAS	EVIDENCIAS				
		INFORMANTE#1	INFORMANTE#2	INFORMANTE#3	INFORMANTE#4	INFORMANTE#5
9	MEDIDAS PREVENTIVAS PARA EVITAR ACCIDENTES DE TRÁNSITO	<p>Deberían existir Mas filtros y un verdadero examen para extender licencias de conducir, las sanción por conducción peligrosa debe ser más severa, la ley es demasiado blanda, la prevención es indispensable, pero el filtro empieza al extender la licencia de conducir, para ver quien en verdad está apto para conducir un vehículo.</p>	<p>Lo considera como un tema complejo, hay muchas circunstancias como falta de señalización que corresponde al gobierno, también actitudes de muchos conductores que no respetamos la señalización vial existente, falta de mantenimiento hacia los vehículos, imprudencia al momento de transitar la via como por ejemplo existen pasarelas y muchas personas no las utilizan, por lo tanto estamos irrespetando una regla de la seguridad vial.</p>	<p>Debe, iniciar por las alcaldías, deberían de tomar su responsabilidad, ya que tienen calles en pésimas condiciones, si una calle está en buen estado y bien señalizada, pueden evitar muchos hechos de tránsito, uno de los factores más importantes que influyen más en los hechos de tránsito, otro es la cultura que no es fácil cambiarla pero debe de implementarse una cultura de respeto a las normas de tránsito,</p>	<p>Se debe concientizar al conductor y peatón, reforzar las capacitaciones cuando se obtenga por primera vez la licencia; las personas hacen todos los trámites en las escuelas de manejo, que si las hacen o no las hacen desconocemos, pero tenemos algunas ideas de que no hacen los exámenes como deberían de ser. Pero ya traen toda la documentación legal de la escuela examinadora que para nosotros no está apta para que tenga su licencia; está el proyecto a nivel nacional cada regional tenga su circuito cerrado, para garantizar que esa persona que va obtener su licencia se la haya ganado y sepa respetar las normas de tránsito.</p>	<p>Multas drásticas, y la divulgación tiene mucho que ver, cuanto conductor anda sin licencia y si no tiene licencia es que no ha tenido conocimiento con la normativa de transito verdad, eso salta a la luz, todo conductor debe conocer la normativa, supuestamente hay gente que anda conduciendo y sin licencia, pues no sabe ni siquiera las señales de tránsito debe de exigir el cumplimiento de la normativa, volverla coercitiva, que las multas no las condonen en la Asamblea Legislativa porque hay gente que dice las van a condonar, las van a condonar, da igual.</p>

LA MODERNIZACIÓN DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE, COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO"



PREGUNTA	CATEGORÍAS	EVIDENCIAS				
		INFORMANTE#1	INFORMANTE#2	INFORMANTE#3	INFORMANTE#4	INFORMANTE#5
10	MEDIDAS PARA GARANTIZAR UNA ADECUADA INDEMNIZACIÓN A LAS VÍCTIMAS Y SUS FAMILIARES.	Que se modifique la pena, por los delitos culposos, que haya un pago solidario subsidiario, una verdadera investigación hacia los responsables, para que no se alce con los bienes, que se le incaute el carro, aunque sea el mismo carro que sirva para pagar a las víctimas que se repare y que se venda en pública subasta y producto de esa venta que se le dé a la víctima, también; medidas cautelares como restricciones migratorias	Debería habilitarse Los pagos de seguros obligatorios, muchos países primermundistas y aun me mediano desarrollo, para que las víctimas no queden desamparadas, pago de seguro obligatorio ya sea estatal o privado.	Llegará un momento que va ser necesario reformar la constitución de que por deuda no hay prisión, en un futuro por deuda va ver prisión, porque hay gente que queda defraudada por un hecho de tránsito y el responsable no tiene, y la otra es que la gente conozca que el dueño de la fuente de peligro es civilmente responsable de manera subsidiaria, y hasta heredero puede responder civilmente, hay que darle a conocer a la gente	En primer lugar se debe fortalecer más los tribunales de tránsito, que no sea muy engorroso el proceso, de igual manera ve viable lo del FONAT, que es práctico y no necesita de un año o dos años para indemnización y que el viceministerio solo está a la espera de que la sala de lo constitucional de una resolución favorable	El seguro obligatorio palearía mucho la situación y habrían indemnizaciones más justas, que ya no queden al arbitrio de las personas, si no que sean tomando parámetros según la naturaleza,



TRIANGULACION DE LA INFORMACIÓN

OBJETIVO GENERAL	INFORMANTE CLAVE	DOCTRINA DE TEORICOS	ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN
<p>Estudiar los vacíos legales de la legislación en materia de tránsito terrestre en lo concerniente a la indemnización por daños y perjuicios y proponer los cambios necesarios para su modernización especialmente a través de un procedimiento ágil y eficaz, con el fin de evitar que las víctimas de los accidentes queden desprotegidos jurídicamente.</p>	<p>P # 1 (INFOTRMANTE 1) Requiere actualización, que haya reforma de seguro de daños, hacer más expedito la reclamación de daños, porque actualmente para reclamar daños es engorroso en materia civil.</p> <p>(INFORMANTE 2) La que sí debería tener un efecto de cambio radical es la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito, precisamente en lo procesal.</p> <p>P# 2(INFORMANTE 3) Debería de proponerse modernizar, en la medida que la sociedad evoluciona y la ley de tránsito no es la excepción, siempre hay cuestiones prácticas,</p>	<p>Para el Doctrinario <i>Roberto H. Brebbia</i> en su obra problemática Jurídica de los automotores plantea que por mucha protección legal que haya para la víctima en los accidentes de tránsito, siempre existirá un número de conductores que no podrán pagar, ante esto expone cuatro sistemas que deberían incorporarse.</p> <p>La caución Es el establecimiento que debería hacerse a través de la fianza por parte del dueño de automotor o el conductor.</p> <p>El Privilegio sobre el automotor que ha ocasionado el daño, la ley le da la facultad a la víctima para que pueda quedarse con el, en concepto de indemnización.</p> <p>La creación de un fondo de garantía, el cual se crea mediante decreto y tiene por finalidad la indemnización hacia la víctima, en caso de insolvencia del conductor.</p> <p>Seguro obligatorio, es un sistema simple pero el más eficaz para poder cumplir con</p>	<p>De acuerdo al objetivo general que como grupo se planteó al inicio de la investigación y toda la información aportada por los informantes claves, analizamos que es necesario que así como ha existido avances en otras ramas del derecho, pueda existir una modernización en la ley relacionada al tránsito terrestre en cuanto a los mecanismos procedimentales y las herramientas legales ¿Cómo? hacer efectiva la indemnización hacia las víctimas, ya que actualmente la ley procedimental en 50% está en desuso por considerarse obsoleta. Por lo tanto en el objetivo planteado se considera un acierto, puesto que del análisis de la información podemos enunciar la necesidad de que haya una modernización en la legislación que esté de acuerdo a la realidad del momento.</p>

LA MODERNIZACION DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE, COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO"



	<p>específicas que se requiere que se legisle</p> <p>P#1 (INFORMANTE 5)</p> <p>ya se ha quedado un poco obsoleta, si vemos la ley tiene 72 artículos, pero en la práctica en cuanto a la ley especial sobre procedimientos de transito aplicamos o digamos tiene vigencia real desde los artículos 35 en adelante, estamos hablando de un aproximado de 35 disposiciones legales que le dan vida a esta ley y que se aplican en la tramitación de los juicios acá, por eso el código procesal civil y mercantil se aplica supletoriamente y casi que nos regimos ya no por nuestra ley si no que por el CPCM.</p>	<p>una indemnización justa.</p>	
--	--	---------------------------------	--



TRIANGULACION DE LA INFORMACIÓN

	INFORMANTE CLAVE	DOCTRINA DE TEORICOS	ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN
<p>OBJETIVO ESPECIFICO N° 1</p> <p>Demostrar la necesidad de reforma y actualización a la legislación salvadoreña en lo que atañe al tránsito terrestre y seguridad vial.</p>	<p>P#3(INFORMANTE 1)</p> <p>Deberían existir Penalidades más drásticas, la normativa vigente da lugar a impunidad las sanciones ya sea por lesiones culposas o por homicidio culposo no son acordes a la realidad, además la fiscalía o juzgados ya sea de paz o de transito dejan mucha libertad de elección a los litigantes para poder conciliar arbitrariamente, aunque sea en detrimento de la víctima, la ley debería tener un mínimo para pedir de conciliación.</p> <p>P#3 (INFORMANTE 2)</p> <p>Que se incorporen los juicios abreviados, juicios sumarios que en materia de tránsito.</p>	<p>Para el Doctrinario <i>Hernán Daray</i> de nacionalidad argentina en su obra <i>Derechos de daños en Accidentes de tránsito</i>, escribió que debido a la carencia de una legislación específica que regule lo concerniente a los accidentes de tránsito, trae como consecuencia que el juzgamiento de estos casos deba de forma supletoria apoyarse en otros cuerpos legales sean civiles, penales y procesales, lo que conlleva a que haya demora en la aplicación de la justicia.</p>	<p>Al hacer el análisis grupal en relación al primer objetivo específico, se hace mención que de acuerdo a la información proporcionada por los sujetos claves en la investigación y el aporte doctrinario por el señor Daray, se puede decir que los cuerpos normativos que rigen la materia de tránsito en lo relacionado a los accidentes de tránsito, ya sean sancionatorios, procesales, de forma administrativa o judicial, se encuentran fuera del contexto jurídico, y hay una necesidad inminente para que se hagan las reformas a fin de que se cumpla con el objeto que persigue el derecho, que es alcanzar una pronta justicia,</p>



TRIANGULACION DE LA INFORMACIÓN

	INFORMANTE CLAVE	DOCTRINA DE TEORICOS	ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN
<p>OBJETIVO ESPECIFICO N° 2</p> <p>Formular un procedimiento jurídico que sea de utilidad a las víctimas de accidentes de tránsito a fin de que ellas puedan hacer valer sus derechos, para lograr una pronta y cumplida justicia en la indemnización de daños y perjuicios.</p>	<p>P#4 (INFORMANTE 2)</p> <p>Por la misma situación del parque vehicular hay crecimiento de las demandas de este tipo de juicios, hay poca cobertura judicial ante este tipo de situaciones, y se tarda considerablemente para que la gente sea indemnizada.</p> <p>P#3 (INFORMANTE 3)</p> <p>Los procedimientos deberían de ser más expeditos deberían de haber como mecanismos para resolver esos conflictos más rápido, que existieran jueces de transito de menor cuantía, un juicio más sumario, necesitamos resolver los problemas de la manera más expedita y legal, los procedimientos engorrosos ya no cabe en esta era moderna.</p> <p>P#7(INFORMANTE #5)</p> <p>Los mecanismos están, la</p>	<p>Hernán Daray en la obra Derecho de daños en accidentes de tránsito plantea que el resarcimiento de daños hacia las víctimas ya sean perjuicios directos, indirectos o patrimoniales deben de estar claramente explicitados (tasados) en la legislación para que se pueda hacer valer dentro de los procesos, y que esto pueda facultar al juez para determinar la cuantía indemnizatoria derivada de una acción de daños y perjuicios en accidentes de tránsito.</p>	<p>En este objetivo específico se encuentran elementos necesarios que deben ser valorados para alcanzar el valor justicia dentro de los procesos por hechos de tránsito,</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Existe la necesidad de ampliar la cobertura a nivel nacional de los juzgados de tránsito, ya que en la actualidad para dirimir los juicios de tránsito a nivel nacional solo existe cuatro juzgados de tránsito, en santa Ana que tiene competencia y jurisdicción en la zona occidental, Ahuachapán Sonsonate y Santa Ana; dos ubicados en San Salvador que judicializan la zona paracentral y el de San Miguel que Dirime la zona oriental. b) Introducir dentro de la legislación, procesos especiales para poder darle salida de forma expedita a los procesos de tránsito. c) Hacer un efectivo ejercicio de esos mecanismos por parte de las instituciones, FGR y los que representen intereses particulares.

LA MODERNIZACION DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE, COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO"



	<p>cosa es hacer un efectivo ejercicio de esos mecanismos, ya sean en la responsabilidad penal o civil.</p> <p>P#1 (INFORMANTE 5)</p> <p>La ley ha quedado un poco obsoleta, si vemos la ley en la práctica en cuanto a la ley especial sobre procedimientos de transito aplicamos un aproximado de 35 disposiciones legales que le dan vida a esta ley y que se aplican en la tramitación de los juicios acá, por eso el código procesal civil y mercantil se aplica supletoriamente y casi que nos regimos ya no por nuestra ley si no que por el CPCM.</p>		
--	--	--	--



TRIANGULACION DE LA INFORMACIÓN

	INFORMANTE CLAVE	DOCTRINA DE TEORICOS	ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE LA INFORMACIÓN
OBJETIVO ESPECIFICO N° 3	<p style="text-align: center;">P#4 (INFORMANTE 1 y 4)</p> <p>Considera que el FONAT, que es el fondo formado por parte del gobierno tiene ese propósito realmente, indemnizar como debe de ser a toda víctima de accidente de tránsito, el problema es que hoy la sala lo ha bloqueado en algunos aspectos y los montos son muy pequeños.</p> <p style="text-align: center;">(INFORMANTE 4)</p> <p>aporta que ya varios años implemento un proyecto, el famoso FONAT, que era una de las salidas muy viables en la cual el gobierno, el estado le garantizaba a la víctima o a su familia,</p> <p style="text-align: center;">P#(INFORMANTE 3)</p> <p>La obligatoriedad por parte del estado en relación a los conductores de que cada vehículo que circule dentro</p>		<p>Partiendo de la premisa constitucional que el fin de toda la actividad del estado es la persona humana, y que el estado está en la obligación de garantizar los derechos fundamentales como lo son:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) La vida y la integridad física de las personas. b) El patrimonio de las personas <p>Que dentro de los hechos de transito si bien es ciertos son hechos de casos fortuitos, de naturaleza culposa, pero que son derechos que se ven vulnerados, pues el resultado dañoso que ocurre son lesiones, homicidios y daños de naturaleza civil, en ese orden de ideas, se considera que en relación a la información obtenida el estado representado a través del órgano ejecutivo, legislativo y judicial, Debe ser garante y que cada uno de ellos desde las funciones constitucionales realice la protección a las víctimas de los accidentes.</p>

LA MODERNIZACION DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE, COMO UN MECANISMO EFICAZ DE IMPARTIR JUSTICIA, PARA EVITAR LA IMPUNIDAD DE CONDUCTORES Y DE LOS RESPONSABLES CIVILES DE LOS DAÑOS CAUSADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO"



	<p>de las carreteras puede estar debidamente asegurado, que todos los vehículos tengan un seguro y el seguro no solamente sea directo sino también para terceros.</p> <p>P#10 (informante #5)</p> <p>El seguro obligatorio palearía mucho la situación y habrían indemnizaciones más justas que ya no queden al arbitrio de las personas si no que sean tomando parámetros según la naturaleza del daño.</p>		
--	---	--	--



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURIDICAS.

ENTREVISTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA AL JUEZ DE TRANSITO DE LA JURISDICCION DE SANTA ANA.

OBJETIVO:

Conocer el criterio del Juez de Tránsito en la aplicación de La Ley de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial en lo que concierne a evitar la impunidad de los responsables en un accidente de tránsito y la indemnización por daños y perjuicios a las víctimas.

INDICACIÓN:

Responda a las interrogantes que se le presentan a continuación según su experiencia, conocimiento y criterio personal.

ITEMS:

- 1.- ¿Cuánto tiempo tiene de laborar en su profesión?
- 2.- ¿Qué crítica le haría a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito?
- 3.- ¿Debería proponerse modernizar la normativa legal respecto al Tránsito Terrestre y Seguridad Vial?
4. ¿Cómo se podría garantizar una adecuada indemnización a las víctimas de Accidentes de Tránsito?
- 5.- ¿Cree usted que se garantiza actualmente que los responsables civiles efectúen el pago de una indemnización por daños ocasionados en Accidente de Tránsito?
- 6.- ¿Qué elementos deberían incorporarse en la legislación en materia de tránsito terrestre, en lo relacionado a los Accidentes de Tránsito?



7.- ¿Cómo califica el procedimiento legal para la indemnización a las víctimas de accidentes de tránsito?

8.- ¿Según su criterio profesional deberían implementarse mecanismos que permitan a la población conocer la normativa legal sobre el tema de Tránsito Terrestre?

9.- ¿Qué medidas preventivas podrían impulsarse para evitar Accidentes de Tránsito?

10.-¿Qué medidas deberían ser implementadas para garantizar una adecuada indemnización a las víctimas y sus familiares, en Accidentes de Tránsito?



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURIDICAS.

ENTREVISTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA AL FISCAL DE LA UNIDAD DE DELITOS RELATIVOS A LA VIDA JURISDICCION, DE SANTA ANA.

OBJETIVO:

Conocer el criterio que tiene esta Institución en lo relativo a la aplicabilidad y funcionalidad de la Ley de Tránsito Terrestre y Seguridad Vial para evitar la impunidad de los responsables en los accidentes de tránsito, así también para garantizar una justa indemnización a las víctimas.

INDICACION:

Responda a las interrogantes que se le presentan a continuación según su experiencia, conocimiento y criterio personal.

ITEMS:

- 1.- ¿Cuánto tiempo tiene de laborar en su profesión?
- 2.- ¿Qué crítica le haría a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito?
- 3.- ¿Debería proponerse modernizar la normativa legal respecto al Tránsito Terrestre y Seguridad Vial?
4. ¿Cómo se podría garantizar una adecuada indemnización a las víctimas de Accidentes de Tránsito?
- 5.- ¿Cree usted que se garantiza actualmente que los responsables civiles efectúen el pago de una indemnización por daños ocasionados en Accidente de Tránsito?
- 6.- ¿Qué elementos deberían incorporarse en la legislación en materia de tránsito terrestre, en lo relacionado a los Accidentes de Tránsito?



7.- ¿Cómo califica el procedimiento legal para la indemnización a las víctimas de accidentes de tránsito?

8.- ¿Según su criterio profesional deberían implementarse mecanismos que permitan a la población conocer la normativa legal sobre el tema de Tránsito Terrestre?

9.- ¿Qué medidas preventivas podrían impulsarse para evitar Accidentes de Tránsito?

10.-¿Qué medidas deberían ser implementadas para garantizar una adecuada indemnización a las víctimas y sus familiares, en Accidentes de Tránsito?



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE.
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURIDICAS.

ENTREVISTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA AL DELEGADO DEL VICEMINISTERIO
DE TRANSPORTE, REGIONAL SANTA ANA.

OBJETIVO:

Conocer la posición en relación a la necesidad de reforma a la legislación de tránsito, por parte del delegado de tránsito de Santa Ana.

INDICACIÓN:

Responda las interrogantes que se le presentan a continuación, según su conocimiento y criterio personal.

ÍTEMS:

- 1.- ¿Cuánto tiempo tiene de laborar en su profesión?
- 2.- ¿Qué crítica le haría a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito?
- 3.- ¿Debería proponerse modernizar la normativa legal respecto al Tránsito Terrestre y Seguridad Vial?
4. ¿Cómo se podría garantizar una adecuada indemnización a las víctimas de Accidentes de Tránsito?
- 5.- ¿Cree usted que se garantiza actualmente que los responsables civiles efectúen el pago de una indemnización por daños ocasionados en Accidente de Tránsito?
- 6.- ¿Qué elementos deberían incorporarse en la legislación en materia de tránsito terrestre, en lo relacionado a los Accidentes de Tránsito?
- 7.- ¿Cómo califica el procedimiento legal para la indemnización a las víctimas de accidentes de tránsito?



8.- ¿Según su criterio profesional deberían implementarse mecanismos que permitan a la población conocer la normativa legal sobre el tema de Tránsito Terrestre?

9.- ¿Qué medidas preventivas podrían impulsarse para evitar Accidentes de Tránsito?

10.-¿Qué medidas deberían ser implementadas para garantizar una adecuada indemnización a las víctimas y sus familiares, en Accidentes de Tránsito?



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURIDICAS.

**ENTREVISTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA A LITIGANTE EN MATERIA DE
TRANSITO EN SANTA ANA.**

OBJETIVO:

Conocer la opinión de los litigantes, sobre la aplicación de la normativa en materia de tránsito, y su aplicación en la actualidad, por parte de las autoridades judiciales, administrativas y los órganos auxiliares de la administración de justicia.

INDICACIÓN:

Responda a las interrogantes que se le presentan a continuación según su experiencia, conocimiento y criterio personal.

ITEMS:

- 1.- ¿Cuánto tiempo tiene de laborar en su profesión?
- 2.- ¿Qué crítica le haría a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito?
- 3.- ¿Debería proponerse modernizar la normativa legal respecto al Tránsito Terrestre y Seguridad Vial?
4. ¿Cómo se podría garantizar una adecuada indemnización a las víctimas de Accidentes de Tránsito?
- 5.- ¿Cree usted que se garantiza actualmente que los responsables civiles efectúen el pago de una indemnización por daños ocasionados en Accidente de Tránsito?
- 6.- ¿Qué elementos deberían incorporarse en la legislación en materia de tránsito terrestre, en lo relacionado a los Accidentes de Tránsito?



7.- ¿Cómo califica el procedimiento legal para la indemnización a las víctimas de accidentes de tránsito?

8.- ¿Según su criterio profesional deberían implementarse mecanismos que permitan a la población conocer la normativa legal sobre el tema de Tránsito Terrestre?

9.- ¿Qué medidas preventivas podrían impulsarse para evitar Accidentes de Tránsito?

10.- ¿Qué medidas deberían ser implementadas para garantizar una adecuada indemnización a las víctimas y sus familiares, en Accidentes de Tránsito?



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE

DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURIDICAS.

ENTREVISTA ESTRUCTURADA DIRIGIDA AL AGENTE INVESTIGADOR DE ACCIDENTES DE TRANSITO, EN SANTA ANA.

OBJETIVO:

Conocer la opinión de los litigantes, sobre la aplicación de la normativa en materia de tránsito, y su aplicación en la actualidad, por parte de las autoridades judiciales, administrativas y los órganos auxiliares de la administración de justicia.

INDICACIÓN:

Responda a las interrogantes que se le presentan a continuación según su experiencia, conocimiento y criterio personal.

ITEMS:

- 1.- ¿Cuánto tiempo tiene de laborar en su profesión?
- 2.- ¿Qué crítica le haría a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito?
- 3.- ¿Debería proponerse modernizar la normativa legal respecto al Tránsito Terrestre y Seguridad Vial?
4. ¿Cómo se podría garantizar una adecuada indemnización a las víctimas de Accidentes de Tránsito?
- 5.- ¿Cree usted que se garantiza actualmente que los responsables civiles efectúen el pago de una indemnización por daños ocasionados en Accidente de Tránsito?
- 6.- ¿Qué elementos deberían incorporarse en la legislación en materia de tránsito terrestre, en lo relacionado a los Accidentes de Tránsito?



7.- ¿Cómo califica el procedimiento legal para la indemnización a las víctimas de accidentes de tránsito?

8.- ¿Según su criterio profesional deberían implementarse mecanismos que permitan a la población conocer la normativa legal sobre el tema de Tránsito Terrestre?

9.- ¿Qué medidas preventivas podrían impulsarse para evitar Accidentes de Tránsito?

10.- ¿Qué medidas deberían ser implementadas para garantizar una adecuada indemnización a las víctimas y sus familiares, en Accidentes de Tránsito?