

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR  
FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE  
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURIDICAS  
“XXII PROCESO DE GRADO”**



**PROCESO DE GRADUACION**

**OBJETO DE ESTUDIO:**

**COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL  
Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION  
PELIGROSA.**

**TRABAJO DE GRADUACIÓN PARA OPTAR AL GRADO DE:  
LICENCIADO EN CIENCIAS JURIDICAS**

**PRESENTADO POR:**

**LIMA SÁNCHEZ, EDWIN ERNESTO  
MÉNDEZ GONZÁLEZ, GABRIELA MARINA  
MORALES LIMA, HUGO ERNESTO  
PALMA SALAZAR, GEOVANNY EXEQUIEL  
PAYES CASTILLO, YESSICA LISETH**

**DOCENTE DIRECTOR:**

**LICENCIADO ELÍAS HUMBERTO PERAZA HERNÁNDEZ**

**AGOSTO DE 2016**

**SANTA ANA**

**EL SALVADOR**

**CENTROAMERICA**



**AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD  
DE EL SALVADOR**

**RECTOR INTERINO:**

Licenciado Luis Argueta Antillón

**VICE-RECTOR ACADEMICO**

Licenciado Roger Armando Arias

**VICE- RECTOR ADMINISTRATIVO INTERINO:**

Ingeniero Carlos Armando Villalta

**SECRETARIA GENERAL:**

Doctora Ana Leticia Zavaleta de Amaya

**DEFENSORA DE LOS DERECHOS UNIVERSITARIOS:**

Licenciada Claudia María Melgar de Zambrana

**FISCAL GENERAL INTERINA:**

Licenciada Nora Beatriz Meléndez



**AUTORIDADES DE LA FACULTAD  
MULTIDISCIPLINARIA DE OCCIDENTE**

**DECANO INTERINO:**

Ingeniero Jorge William Ortíz Sánchez

**VICEDECANO INTERINO:**

Licenciado Jaime Ernesto Sermeño de La Peña

**SECRETARIO GENERAL DE LA FACULTAD:**

Licenciado David Alfonso Mata Aldana

**JEFE DE DEPARTAMENTO DE CIENCIAS JURIDICAS:**

Licda. y Med. Mirna Elizabeth Chiguila De Macall Zometa



## AGRADECIMIENTOS

A lo largo del camino recorrido del proceso grado, que ahora culminamos con gran éxito hubieron muchas personas involucradas de manera directa o indirecta las cuales se merecen el reconocimiento y agradecimiento por su incondicional aporte; entre ellas se encuentran:

**A Dios:** por su amor y misericordia tan grande para cada uno de los integrantes del grupo de trabajo, nuestra alabanza y gratitud para con nuestro creador y Padre celestial que nos dio la vida y asimismo nos permitió culminar con éxito el sueño de una carrera universitaria, sueño que con fe encomendamos en nuestras oraciones a lo largo de éste camino y que gracias a su fidelidad nos lo concedió el sueño tan anhelado por nosotros.

**A nuestras familias:** damos el reconocimiento a nuestros padres por su dedicación, empeño y esfuerzo para brindarnos todo lo necesario para vivir y de igual manera les damos gracias por su aporte económico y el incondicional apoyo moral durante nuestra formación profesional, sin los cuales no habríamos podido culminar éste ansiado anhelo; porque sin ellos, nada de esto habría sido posible, por siempre estar ahí en esas noches de desvelo, esos días que necesitábamos palabras de ánimo y fuerza para continuar y lograr superar todos esos altos y bajos que se nos interpusieron en nuestro camino; por no permitir que perdiéramos la visión de nuestra meta. Gracias.

**Licenciado Elías Humberto Peraza Hernández:** Nuestra gratitud, respeto y admiración, docente que contribuyó a la formación de cada uno de nosotros en las aulas universitarias, que como docente y como amigo tuvimos la oportunidad de conocerlo, y aprovechar al máximo sus conocimientos profesionales debido a su gran formación, todo esto fue de vital a nuestra formación profesional. Fue un pilar fundamental para culminar nuestra carrera. Por jamás limitarse a lo básico, si no profundizar más a cada dificultad o inquietud que presentáramos, por creer en nosotros y valorar nuestro esfuerzo. Por lograr hacer la diferencia en nuestro camino y demostrarnos que nada es imposible cuando se quiere lograr una meta.

**A la Universidad de El Salvador:** le damos las gracias a la institución a nuestra alma mater, por fomentar en cada uno de nosotros la cultura, ciencia y tecnología a través de la educación superior, formando profesionales capacitados para insertarse al mercado laboral de nuestro país y así poder contribuir en el desarrollo del Estado.

**¡GRACIAS!**

**Lima Sánchez, Edwin Ernesto**

**Méndez González, Gabriela Marina**

**Morales Lima, Hugo Ernesto**

**Payés Castillo, Yessica Liseth**

**Palma Salazar, Geovanny Exequiel**

## INDICE

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>i</b>
---------------------	----------

### **CAPITULO I**

Planteamiento del problema

1.1 Enunciado del Problema	4
1.2 Justificación	7
1.3 Objetivos	10
1.3 .1 Objetivos Generales	10
1.3 .2 Objetivos Específicos	11
1.4 Preguntas de investigación	11
1.5 Consideraciones éticas	12

### **CAPITULO II**

#### **MARCO TEORICO**

2.1 Antecedentes de los vehículos de motor	14
2.1.1 Edad Antigua	15
2.1.2 Edad Media	18
2.1.3 Edad Moderna	18
2.1.4 Edad Contemporánea	22
2.1.5 Evolución de los medios de transporte	27
2.1.6 Evolución de los medios de transporte terrestre	31
2.1.7 Origen de la regulación de vehículos de motor	33
2.1.8 Conceptos Doctrinarios	37
2.1.9 La embriaguez en general	39
2.1.10 Parámetros Probatorios	40
2.1.11 Imputabilidad	43
2.1.12 Grave perturbación de la conciencia	44

2.1.13 Imputabilidad aminorada o disminuida	45
2.1.14 Bienes Jurídicos Protegidos	47
2.1.15 Problemas de competencia	53
2.1.16 Problemas Probatorios	55
2.2 MARCO JURÍDICO	
2.2.1 Nociones Introductoras	56
2.2.2 Constitución de El Salvador	57
2.2.3 Ley de procedimientos especiales	59
2.2.3.1 Jurisdicción y alcance de la ley	60
2.2.3.2 De la acción penal y civil	60
2.2.3.3 De la instrucción	61
2.2.4 FONAT	68
2.2.5 Materia Penal	72
2.2.5.1 El Supuesto de hecho	72
2.2.5.2 La conducción peligrosa de vehículos de motor	73
2.2.5.3 La transgresión de las normas de seguridad vial	77
2.2.5.4 La puesta en peligro de la vida	78
2.2.5.5 Disposiciones del Código Penal y Procesal Penal	80
2.2.6 Disposiciones del Código Civil	83
2.2.7 Código Procesal Civil y Mercantil	87
2.2.8 Ley de Transporte Terrestre	92
2.2.9 Carta de las Naciones Unidas (ONU)	98
2.2.10 Carta de la Organización de los Estados Americanos	98

## **CAPITULO III**

### **MARCO METODOLOGICO**

3.1 Diseño metodológico_____	100
3.2 El Tipo de Estudio_____	100
3.3 Recopilación de datos _____	102
3.3.1 Instrumentos de Recolección_____	103
3.3.2 Técnicas de Recolección de datos_____	104
3.4 Determinación del universo y muestra_____	105
3.4.2 Muestra _____	105
3.5 Análisis y procedimientos de datos _____	107
3.6 Resultados esperados _____	107
3.7 Implicaciones y posibles riesgos _____	108
3.8 Preguntas a realizar a entrevistados_____	109
3.9 Procedimiento_____	112

## **CAPITULO IV**

### **VALORACIONES GRUPALES**

4.1 Conclusiones _____	115
4.2 Recomendaciones_____	115
4.3 Bibliografía_____	116
<b>Anexo</b> _____	<b>118</b>

## INTRODUCCIÓN

El presente trabajo identifica Competencia para Conocer sobre la Responsabilidad Penal, Civil y Subsidiaria en los Accidentes de Tránsito por Conducción Peligrosa; amparado en un régimen jurídico compuesto por diferentes leyes tanto de tránsito, como el Código Penal y Código Civil, Ley Especial para la Constitución del Fondo para la Atención de Víctimas de Accidentes de Tránsito (FONAT), donde se establece el procedimiento a seguir en caso de cometer un accidente bajo los efectos de alguna sustancia alcohólica o estupefacientes, ya que es deber del Estado promulgar leyes eficaces que castiguen a los infractores de estos delitos y protejan a las víctimas de estos accidentes.

Así mismo se establece si es necesaria una reforma a las actuales leyes, como lo es la Ley de Procedimientos Especiales de Accidentes de Tránsito, reformas al Código Penal.

El trabajo se divide en cuatro capítulos, cada capítulo contiene la investigación de un subtema diferente pero con íntima relación entre sí que permiten entender el tema medular.

En el primer capítulo se presentan las generalidades con las que se desarrolla el trabajo, como la delimitación del tema, el planteamiento del problema, así como también los objetivos generales y específicos, por medio de la cual se busca una respuesta o solución jurídica al tema a investigar; el capítulo dos contiene los elementos de la conducción peligrosa, de los accidentes de tránsito como antecedentes históricos, contexto, concepto, características, la regulación jurídica en materia penal, civil y de tránsito a nivel nacional en la que en cada una se incluye la explicación del procedimiento mediante el articulado.

El capítulo tres abarca el marco Metodológico en el cual se define el método para llevar a cabo la presente investigación, siendo el método cualitativo por considerarse ser uno de los métodos de los cuales se obtienen respuestas de personas conocedoras del área en investigar.

El capítulo cuatro hace referencia a las conclusiones y recomendaciones que como grupo de investigación se llegó al culminar el trabajo, así mismo éste apartado comprende la bibliografía utilizada para la realización de la labor encomendada.

Y finalmente, se agregan anexos con los cuales se pretende enriquecer aún más la información plasmada en el presente trabajo de investigación, con la meta de que sea un producto útil, interesante, actual y por sobre todo que genere un aporte jurídico. Y considerando éste grupo que las sentencias dictadas por la Sala de lo Constitucional son un gran factor para el entendimiento y aprendizaje de cada tema del cual se pronuncian, creemos necesario plasmar algunas de las sentencias más mencionadas en nuestro ámbito jurídico, por el hecho de la dificultad de competencias por ejemplo.

No estará demás llegar a establecer el hecho de la diferencia que éste tema tiene con respecto a la relación teoría-práctica, debido a que como veremos la aplicabilidad es de diferente manera a como se plasma en las leyes; razón por la cual consideramos como grupo que se vuelve un poco más complejo el análisis que se debe de realizar, debido a que no se puede dejar sin relacionar cada diferencia.

Así como también contribuir con datos como el cambio que tuvo el epígrafe del delito de conducción peligrosa tipificado y sancionado en el artículo 147-E de nuestro Código Penal; así como también llegar al análisis del que es merecedor el factor pena de prisión para el delito; si es o no necesario subir la pena que dicho delito tiene, si es o no necesario regular tipificaciones como éstas.

## *CAPITULO I*

### *PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA*

#### *CONTENIDOS:*

➤ *ENUNCIADO DEL PROBLEMA*

➤ *JUSTIFICACION*

➤ *OBJETIVOS*

*Objetivos Generales*

*Objetivos Específicos*

➤ *PREGUNTAS DE INVESTIGACION*

➤ *CONSIDERACIONES ETICAS*

## **PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **1.1 Enunciado del problema**

Nuestra Constitución de la República en su artículo 1 establece que El Salvador reconoce a la persona humana como el origen y el fin de la actividad del Estado que está organizado para la consecución de la justicia, la seguridad jurídica y el bien común. Así mismo reconoce como persona humana a todo ser humano desde el instante de la concepción, en consecuencia, es obligación del Estado asegurar a los habitantes de la República, el goce de la libertad, la salud, la cultura, el bienestar económico y la justicia social; como ley primaria no se encuentra expresamente un artículo específico sobre la responsabilidad civil y penal, pero se encuentra incluida tácitamente dentro del antes mencionado.

En su artículo 2, regula el derecho a la vida, a la integridad física y moral, a la libertad, a la seguridad, al trabajo, a la propiedad y posesión, y a ser protegida en la conservación y defensa de los mismos; en su segundo inciso el derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen, y en su último inciso regula la indemnización, conforme a ley, por daños de carácter moral.

Esto indica que es el Estado quien está en la obligación de garantizar la protección de sus ciudadanos, creando las leyes y mecanismos necesarios que permitan un mayor control en las diferentes infracciones, dentro de ella se tienen, tránsito, especialmente en aquellas que conlleva a daños materiales, daños físicos a las personas y pérdidas de vida humana, el acceso a una buena educación vial que permita crear una mayor concientización, no solo a los conductores sino también a los peatones que son estos últimos los que muchas veces no utiliza o no acatan las señalizaciones de tránsito como los semáforos o no ocupan las pasarelas que son construidas especialmente, para el uso de los peatones.

Los accidentes de tránsito, son frecuentes en nuestro país, debido a diferentes causas; como el exceso de velocidad, manejar bajo los efectos del alcohol y estupefacientes, la distracción al volante, etc., debido a ese constante fenómeno social que afecta tanto a la población.

## **COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA**

En El Salvador existe una legislación relativa en materia de tránsito que para algunos legisladores actuales se hace necesario reformarlas y adecuadas según las necesidades sociales, económicas y jurídicas. Una de las razones es que existen accidentes de tránsito en donde hay daños materiales y daños personales.

El problema se tiene para los aplicadores de las distintas normas jurídicas, empezando con la inspección ocular en el lugar del accidente, la cual tiene competencia la división de tránsito terrestre de la policía nacional civil, si existen solo daños materiales el supuesto ofendido tiene que recurrir posteriormente a solicitar el parte policial y posteriormente proseguir de acuerdo a la ley especial sobre accidentes de tránsito. Hasta este acto todo se parece normal, la situación de veracidad de los hechos no se puede juzgar solo con una inspección, pero existen algunas instituciones administrativas que quieren hacer valer como prueba y así mismo algunos abogados litigantes.

El mismo problema existe en la aplicabilidad de la normativa de tránsito cuando en el accidente existen daños personales como fallecidos, lesionados y daños materiales. Esto trae como consecuencia, aunque las partes deseen llegar a un arreglo extrajudicial tiene que actuar la división de tránsito terrestre de la policía nacional civil, el ministerio público de la fiscalía y los juzgados de paz que conocen al inicio del proceso judicial.

Cuando se ha judicializado el accidente tránsito por daños físicos el problema consiste que según la legislación penal y de acuerdo a la tipificación del delito, no todos son culposos de acuerdo a la normativa jurídica penal y de tránsito y es acá donde se encuentra diversos criterios de los aplicadores de justicia, lo cual puede producir efectos negativos en los intereses de las partes, así por ejemplo; para un abogado defensor puede ser que las lesiones sean culposas, para el ministerio público de fiscalía son lesiones graves o muy graves.

Se le hace reformas al código penal para endurecer las penas y así tener mayor coercibilidad sobre la población, el artículo 147-E antes era “Conducción Temeraria de Vehículo de Motor” ahora conocido como “Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores” y dice: EL que mediante conducción peligrosa de vehículo de motor

**COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA**

transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas, será sancionado con pena de prisión de uno a tres años.

Para los efectos del inciso anterior, constituye conducción peligrosa, el disputar la vía entre vehículos o realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente. También constituye conducción peligrosa, el manejar vehículo de motor en estado de ebriedad según el límite fijado reglamentariamente o bajo los efectos de las drogas.

Cuando a consecuencia de la conducción peligrosa de motor, se causare homicidio culposo o lesiones culposas, la pena de tales delitos se incrementará hasta en una tercera parte del máximo señalado.

La pena será de tres a cinco años de prisión, cuando se trate de la conducción peligrosa de vehículo de motor del transporte público de pasajeros o de carga.

También procederá la pena de privación de derecho de conducir, o de obtención de la licencia respectiva por el mismo tiempo de prisión.

De la literalidad del artículo se debe entender que no es explícito cuando un vehículo motor va a excesiva velocidad, sino que queda a discrecionalidad del agente de la policía nacional civil de la división de tránsito poner esquila por la infracción. Así mismo es discutible si el rayo láser que usan los mismos agentes es una prueba científica y que no admite prueba en contrario.

Al reformar el artículo antes mencionado, se ha creado una confusión sobre si también se modifica el contenido del tipo penal que este tenía anteriormente como conducción temeraria de vehículos de motor, se aumentó considerablemente la pena en cuanto al uso de una unidad de transporte público de pasajeros, de carga, dejando la duda que si es posible la petición un procedimiento sumario de conformidad con el artículo 445 del código procesal penal por la razón que se reforma el código penal es el artículo 147 –E. Esto vuelve necesario que se reforme el código procesal penal, porque aún se menciona la conducción temeraria.

## **COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA**

Los juzgados de paz son los encargados de conocer sobre los procedimientos sumarios, no teniendo la certeza si aplicar un procedimiento sumario, debido a que no se puede tipificar dentro del tipo penal, en lo que se refiere el artículo 445 del código procesal penal. Los juzgados de instrucción se han declarado incompetentes, en razón que los juzgados de paz son quienes deben aplicar el procedimiento sumario y a pesar de las reformas hechas al artículo 147-E del código penal, los motivos para tipificar la conducta se encuentran inalterables. Lo mismo sucede con el juzgado de tránsito que cuando le envían de parte del juzgado de paz un proceso por este tipo de delito se declaran incompetentes, es acá donde se da otro problema para las víctimas por la razón que se haga justicia conforme a derecho.

Así mismo se da otra problemática en los accidentes de tránsito y no solamente por la conducción peligrosa sino que en todo aquel donde hay lesionados o fallecidos y el juez de paz en el auto manda a instrucción el proceso, pero no se manifiesta sobre una responsabilidad civil subsidiaria cuando lo exista y como lo determina la ley tanto penal como de tránsito en su caso. Y el fiscal del caso (buscar como se le denomina cuando el fiscal hace la acusación donde oferta la prueba para una futura vista pública).

### **1.2 JUSTIFICACIÓN**

Es importante y necesario hacer la investigación sobre la competencia para conocer sobre la responsabilidad penal, civil y subsidiaria en los accidentes de tránsito por conducción peligrosa tipificada en el artículo 147-E del código penal, por la razones que no es del desconocimiento jurídico a quienes les corresponde conocer en la audiencia inicial en la fase de instrucción y en una futura vista pública.

Así mismo según las reformas que tuvo el código procesal penal, incorpora el juicio sumario y le da la competencia para conocerlo a los juzgados de paz, pero en el delito de conducción peligrosa estos jueces dan instrucción ya sea con detención, sin ella o medidas alternas y en algunas ocasiones lo mandan a los juzgados de tránsito competente y otras al juzgado de instrucción y estos se declaran incompetentes para seguir conociendo.

## **COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA**

De lo anterior es importante analizar e investigar, cuales son los elementos que los señores jueces de instrucción y de transito justifican o argumentan para hacer dicho acto no conocerlo. También cual es la actitud del agente del fiscal auxiliar de la Fiscalía General de la República ante dicho caso. Lo mismo sucede cuando en el auto que mande a instrucción el proceso el juez de paz no se manifiesta sobre la responsabilidad subsidiaria cuando procede; y el fiscal cuando el tribunal le corre traslado para la acusación se muestra parte penal y civil como también para el responsable civil mente hablando.

De lo antes expuesto justifica hacer la presente investigación cuales son las diversas actitudes tanto los aplicadores de justicia, de los agentes auxiliares de la Fiscalía General de la República y la parte representante del supuesto responsable del accidente de la conducción peligrosa.

También el tema a investigar exige el estudio de la teoría del delito, como la jurisprudencia que ya existe en sentencias dictadas por las cámaras de segunda instancia y la sala de lo penal, causado por la controversia entre los jueces que deben de conocer en el delito de conducción peligrosa.

Consideramos que el tema a investigar en esta oportunidad es de suma importancia, debido a que todos sin excepción alguna en algún momento de nuestra vida podemos ser tanto víctimas como partícipes de un accidente de tránsito. Para lo cual es indispensable que conozcamos la responsabilidad, ya sea penal o civil así como también la responsabilidad subsidiaria; que debemos asumir y no dejando de ultima ni menos importante la que se convierte en algo esencial como lo es la conciencia que debemos tener al conducir un vehículo, así como también la precaución que debemos tener los peatones.

Si bien en la actualidad existen leyes que son las encargadas de la regulación de todo este ámbito de responsabilidades ante los muy comunes accidentes de tránsito, es muy considerable la manera de aplicación; como existe en toda rama del derecho, en ésta también existe un claro problema de regulación debido a la poca importancia que se le otorga al tema en discusión, sin poner fina atención en que es algo que ocurre día a día en nuestro país y con base a esto formular diferentes

## COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA

directrices que ayuden a combatir y erradicar la imprudencia al volante así como también la imprudencia que cometen los peatones.

Existen diferentes clases de estadística debido a este fenómeno, pero según la organización mundial para la salud, señala que los accidentes de tránsito cobran la vida de alrededor de 1.25 millones de personas, siendo cifras demasiado elevadas, también que alrededor de 20 a 50 millones de personas sufren traumatismo no mortales, y de esta cantidad muchos quedan con alguna forma de incapacidad, esto por consiguiente genera pérdidas económicas considerables tanto a las víctimas como a sus familias y los países en general. Estas pérdidas son debidas a los tratamientos que deben tener los lesionados, como su rehabilitación y la pérdida o disminución en cuanto a la productividad laboral por parte de quien resulta muerto o lesionado.

Debido a que en los últimos años en el salvador los accidentes de tránsito, se han convertido en la segunda causa de muerte y, esto es lo que motiva la presente investigación, debido a que como consecuencia de un accidente de tránsito hay una responsabilidad civil, en algunos casos hay responsabilidad penal y esto da lugar también a una responsabilidad subsidiaria.

Para poder entender, cuáles son las causas principales que ocasionan los accidentes de tránsito, podemos ubicarnos en las estadísticas que como producto de la mayoría de accidentes de tránsito, se ubica como la principal causa, la distracción del conductor y seguido por aquellos conductores que conducen en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas.

En este caso de que la principal causa de accidentes de tránsito es la distracción, que se da de varias maneras, como por ejemplo; conducir un vehículo auto motor, hablando por el teléfono celular o consumiendo alimentos pudiendo, en cualquier momento, protagonizar un accidente de tránsito y así dar lugar a que haya responsabilidad civil y, en peor de los casos responsabilidad penal.

Cuando estudiamos detenidamente lo que es la ley general de transporte, tránsito y seguridad vial, el reglamento general de tránsito y seguridad vial, podemos

observar que todas las disposiciones, que establecen estos cuerpos normativos nos están orientando a que las personas que manejan vehículos automotores lo hagan de una forma prudente y, responsable pero lo que ocurre en la realidad en las carreteras, al momento de conducir no se respetan estas disposiciones sino que ocurre lo que se conoce como la ley del más fuerte, que aquel conductor que maneja de una manera violenta e imprudente haciéndolo de una manera ofensiva y no de una defensiva como lo establece la ley.

Sobre este punto se puede deducir que cuando no se respetan las disposiciones de tránsito, suceden un mayor número de accidentes de tránsito, pero debemos preguntarnos, de ¿quién es la culpa? Si de los conductores o de las autoridades por no exigir que se cumplan a cabalidad las normas de tránsito es de ambos.

Teniendo claro, sobre cuáles son las principales causas de accidentes de tránsito nos enfocaremos en lo que nos interesa, que es la responsabilidad penal, civil y subsidiaria en los accidentes de tránsito, adentrándonos en la problemática de cómo hacer efectiva dichas responsabilidades y, la forma de cómo se debe de seguir estos procesos ante los tribunales, si deberá hacerse de una manera separada o se seguirá un solo proceso, cuando estamos frente a una responsabilidad penal y civil a causa de un accidente de tránsito si esto será un solo proceso o deberá tramitarse de manera separada y cuál es el tribunal competente para conocer, así mismo que jueces conocerán del caso y cuáles serán las leyes aplicables para poder hacer efectivas dichas responsabilidades.

Por lo consiguiente vemos que este tema debe de ser considerado como un instrumento fundamental para garantizar el derecho a la vida y seguridad de los ciudadanos.

## **1.3 OBJETIVOS**

### **1.3.1 OBJETIVOS GENERALES.**

- Investigar la teoría del delito sobre la conducción peligrosa.
- Indagar sobre la responsabilidad civil subsidiaria en los accidentes de tránsito por conducción peligrosa.

## **COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA**

- Investigar en el ministerio público de la fiscalía General de la República, unidad de vida de Santa Ana, cuales son los criterios jurídicos y teóricos para hacer el requerimiento fiscal por conducción peligrosa.

### **1.3.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS.**

- Investigar cuales son los elementos esenciales para tipificar un accidente de tránsito como delito de conducción peligrosa.
- Investigar cual es el criterio para algunos aplicadores de justicia que se abstienen de conocer en proceso sumario el delito de conducción peligrosa.
- Indagar con los jueces de instrucción y de tránsito cuales son los elementos y razones jurídicas, para declararse incompetentes para conocer en el delito de conducción peligrosa.
- Investigar cuando concurren los elementos para determinar que en un accidente por conducción peligrosa existen subsidiariamente responsables civilmente.
- Investigar cual es la aplicabilidad de la normativa de la ley de procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito, en relación a la responsabilidad civil tanto directa y subsidiariamente en la conducción peligrosa.
- Indagar con los órganos competentes tanto ministerio público, como tribunales, cual es la normativa que tanto en el requerimiento, en las resoluciones y en las sentencias se manifiestan sobre la responsabilidad civil, subsidiaria y cuál es su normativa jurídica a aplicar.
- Investigar que actos y cuáles son las actuaciones cuando un presunto infractor que ha cometido el delito conducción peligrosa. Y así mismo existe un responsable civilmente subsidiario y el supuesto responsable no se presenta, ni le pueden notificarle y citarle para la audiencia de instrucción.

### **1.4 PREGUNTAS DE INVESTIGACION**

- ❖ ¿La legislación en materia de tránsito se considera acorde a los problemas que se presentan a diario en nuestro entorno nacional?

## **COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA**

- ❖ ¿Si bien existe regulación en materia de tránsito, es realmente aplicable?
- ❖ ¿Cómo se considera la legislación en materia de tránsito en función de prevenir accidentes automovilísticos?
- ❖ ¿Qué tanta aplicabilidad tiene la responsabilidad tanto penal como civil en nuestro país?
- ❖ ¿Se considera necesaria la creación de un nuevo cuerpo legal que regule lo concerniente a la responsabilidad penal, civil y subsidiaria en los accidentes de tránsito?

### **1.5 CONSIDERACIONES ETICAS**

Considerar con cada participante en las entrevistas, y como estudiantes de la Universidad de El Salvador, y principalmente para la realización del trabajo de investigación lograr una comunicación clara, precisa y espontanea que cada uno de los entrevistados expresa, lo cual es esencial para lograr los objetivos de la investigación, de las entrevistas realizadas se obtendrán respuestas las cuales tendrán que ser resumidas en una matriz respetando el punto de vista del entrevistado, en que algún momento puede ser complementarias y repetitivas.

Por la naturaleza de la entrevista que serán preguntas a profundidad la entrevista permitirá formular una mejor expresión desde el punto de vista del entrevistado, porque se le permite expresar sus conocimientos y experiencias tanto científicas como empíricas que tengan sobre la investigación o la pregunta que se le realice.

A close-up photograph of a person's mouth being tested with a white breathalyzer device. The person is wearing a dark shirt. The device is held by a hand, and the person's lips are pressed against the mouthpiece. The background shows the interior of a car, including the dashboard and steering wheel.

# *CAPITULO II*

➤ *MARCO TEORICO*

➤ *MARCO JURIDICO*

## **MARCO TEÓRICO**

### **2.1 ANTECEDENTES DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR Y SU REGULACIÓN EN EUROPA Y ESTADOS UNIDOS**

Desde los inicios de la creación el ser humano ha tenido la visión de idear medios que le hagan más fácil su supervivencia, ya sea para desplazarse, comer, conquistar nuevos mundos o por mera curiosidad; viéndose en la necesidad de utilizar medios de transporte, los cuales han evolucionado a través del tiempo contribuyendo a que el hombre pueda desplazarse con mayor facilidad, conjuntamente con estos beneficios han surgido los problemas que se generan a través del uso inadecuado de los medios de transporte, convirtiéndose en un peligro para el mismo hombre.

#### **Prehistoria**

Para ordenar el proceso evolutivo del hombre durante tantos miles de años, se han establecido períodos o etapas dentro de la prehistoria, en base a las costumbres y conocimientos existentes de cada momento.

La división tradicional de la prehistoria, describe las etapas sucesivas del Paleolítico o Edad de la Piedra Tallada, Neolítico o Edad de la Piedra Pulimentada y la Edad de los Metales -cobre, bronce y hierro.

#### **Periodo Lítico**

El Lítico o Edad de la Piedra se extiende desde la primera aparición del hombre hasta alrededor del año 4.000 a.C., corresponde a la época en que el hombre hizo casi todas sus herramientas y armas de piedra. Este período se divide en dos: el Paleolítico y el Neolítico. El Neolítico, o Edad de la Piedra Nueva, corresponde al período en que se utilizaba la piedra pulimentada, que terminó alrededor del 4.000 a.C. en el Cercano Oriente.

El hombre logró aumentar en forma decisiva su dominio sobre la naturaleza, al aprender a pulir y perforar la piedra, se inventó la rueda iniciándose el desarrollo de todo tipo de transportes terrestres, su creación fue motivada por la observación

de un tronco cilíndrico que facilitaba considerablemente el transporte de cuerpos pesados, siendo la primera rueda un rodillo.

Los primeros vehículos que existieron fueron trineos de madera y para movilizarlos de un lugar a otro utilizaban troncos a modo de rodillos, eran utilizados por tribus de todo el mundo para transportar cargas pesadas, pues era la única forma de hacerlo. En éste periodo se logró avanzar en su elaboración llegándolos a construir finalmente de una sola pieza, al unir los troncos con maderas transversales y atar todo el conjunto con tiras de cuero.

## **2.2 EDAD ANTIGUA**

### **Antigua Mesopotamia**

La Antigua Mesopotamia fue sede de las culturas históricas primeramente conocidas, se caracterizó por su arte y otras invenciones de gran relevancia, entre las que se destaca la creación de la rueda, que se considera fue entre el año 3500 a.C. y el 3000 a.C.; en su forma más simple la rueda era un disco sólido de madera, fijado a un eje redondo mediante espigas de madera, luego se eliminaron secciones del disco para reducir el peso, y los radios empezaron a emplearse en torno al año 2000 antes de Cristo. Se cree que los vehículos de ruedas aparecieron después de la invención del torno de alfarero, y posteriormente surgió el carro que no tardó en sustituir al trineo como medio de transporte.

### **Cultura Hebrea**

En el primer libro de la Biblia se relata la creación del ser humano y por consiguiente el surgimiento de la cultura Hebrea, la cual se multiplicó notablemente, por lo que Yahvé los disperso sobre la superficie de la tierra y ejemplo de ello es lo que se menciona en Génesis, capítulo doce, versículo uno: “Yahvé dijo a Abram: Deja tu país, a los de tu raza y a la familia de tu padre, y anda a la tierra que yo te mostraré”<sup>1</sup>; así debían trasladarse a otras regiones, surgiendo la necesidad de utilizar algún medio que facilitara su desplazamiento, y de ésta forma recurrieron a las bestias de carga, como el burro y el camello, para transportar sus alimentos y sus

---

<sup>1</sup>La Biblia Latinoamericana (1989), Editorial Verbo Divino, Madrid, España, Pág. 63

pertenencias, pero no todos podían permitirse el lujo de tener bestias de carga por lo que aunque la familia tuviera un asno en los viajes que hacían algunos se tenían que ir a pie.

La utilización del asno como medio de transporte se describe en Génesis, en el capítulo veintidós, versículo tres: “Se levantó Abraham de madrugada, ensilló su burro...”<sup>2</sup> y, en el capítulo veinticuatro, versículo diez: “Luego el servidor tomó diez de los camellos de su patrón cargados con lo mejor que tenía Abraham”<sup>3</sup>, éste desarrollo se llevó a cabo entre los años mil seiscientos a mil quinientos antes de Cristo.

### **Cultura Egipcia**

Alrededor del año mil doscientos cincuenta antes de Cristo, dentro de la cultura egipcia, se puede establecer con claridad la existencia de varios medios de transporte como el burro y el camello, al igual que en la Cultura Hebrea, los cuales eran destinados específicamente para cargar mercancías; de la misma forma existían los carros de dos ruedas tirados por caballos utilizados para cacerías y actividades militares, los caballos se reservaban generalmente para la guerra, pues costaba mucho alimentarlos, en comparación de los camellos y los asnos y no podían llevar tanta carga, éstos constituyeron el medio de transporte más importante que se puede destacar en ésta cultura, conformaba parte importante del ejercito del Faraón de Egipto.

Así se puede observar en Éxodo, capítulo catorce, versículo cinco y siguientes, en los cuales se narra la salida del pueblo de Israel de Egipto, y la persecución con caballos y carros por parte del faraón y de todo el ejército egipcio, para impedir su partida, posteriormente el pueblo de Israel atraviesa el mar rojo, el cual Yahvé hizo que se abriera para que pasaran los israelitas y cuando los egipcios intentaron pasar Yahvé hizo que se atascaran sus carros y después cerro el mar y los egipcios murieron ahogados<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup>Ibid. Pág. 76

<sup>3</sup>Ibid. Pág. 78

<sup>4</sup>Ibid. Pág. 126 y ss.

## **Grecia**

La civilización griega es una de las más importantes en la historia de la humanidad. Los griegos, al igual que los egipcios, utilizaban para desplazarse carros tirados por caballos, aunque para sus batallas sus guerreros utilizaban solamente los caballos. Esto se puede ejemplificar, según la mitología, relatando que los griegos vencieron en la guerra contra los Troyanos, gracias a un ingenioso truco: construyeron un gran caballo de madera y lo dejaron en las afueras de la ciudad.

La curiosidad de los troyanos hizo que el caballo fuera arrastrado al interior de Troya, pensando que el ejército griego se había retirado. Lo que no sabían era que dentro del caballo estaban escondidos los soldados griegos, quienes saltaron desde el interior atacando a todos los troyanos y destruyendo totalmente la ciudad de Troya.

## **Roma**

Se cree que ésta región fue poblada alrededor del año 2000 al 1.500 a.C. por pueblos nómadas que se fueron asentando con el paso de los siglos. Las aldeas levantadas en las siete colinas –Capitolio, Quirinal, Viminal, Esquilino, Celio, Aventino y Palatino– al sur del río Tíber, se unieron, tal vez en el siglo VIII, creando Roma.

Al igual que en Egipto y Grecia sus medios de transporte eran atrasados, utilizaban carros tirados por caballos, lo que produjo el deterioro de sus vías, a tal grado que el primer emperador Augusto instituyó una prohibición para que estos circularan, consistiendo en que los vehículos no transitaran en las calles apretadas, excepto en la noche<sup>5</sup>. Esta fue la primera restricción que se hizo acerca de la circulación de los carros, por lo que puede decirse que es el antecedente más remoto de la regulación del tránsito viario.

---

<sup>5</sup> <http://www.monografias.com/trabajos/transporte.shtml>

## **2.3 EDAD MEDIA**

El período de la historia Europea que transcurrió desde la desintegración del Imperio Romano de Occidente hasta el siglo XV, cuando se produjo la caída de Constantinopla, se conoce como Edad Media.

En éste periodo los carruajes se dejaron de usar, sobre todo debido al ruinoso estado en que se encontraban las viejas calzadas, que fueron heredadas de los romanos. Los viajeros se desplazaban a caballo, en mulas o transportados en literas. Las mercancías se transportaban en grandes alforjas que colgaban a ambos lados de fuertes animales de carga. El uso de los carruajes fue resucitando, primero por la nobleza y más tarde por la burguesía acomodada. Uno de los primeros vehículos que aparece en la edad media fue la whirlicote, una especie de litera sobre ruedas tirada por caballos.

Otro aspecto importante que resaltó en la Edad Media fue la caballería, que estaba conformada por hombres de carácter moral y religioso, llamados caballeros, éstos al ser nombrados como tales recibían una armadura y se movilizaban siempre en su caballo.

## **2.4 EDAD MODERNA**

No existe con precisión una fecha exacta que pueda demostrar cuando terminó la edad media y comenzó la edad moderna, sin embargo concurren acontecimientos trascendentales que marcaron la transición entre ambas épocas, dichos acontecimientos fueron la invasión de los turcos a Constantinopla, lo que llevó a su caída en el año de 1453, el descubrimiento de América el 12 de octubre de 1492, el discurso filosófico de Descartes, y finalmente la Revolución Francesa, que inició en el año 1789. La edad moderna comprende desde el siglo XV hasta mediados del siglo XIX. Desde los inicios de la humanidad el hombre ha deseado recorrer el mundo, pero necesitaba de algún medio de transporte para hacerlo, por lo que utilizaba para transportarse a los animales.

El período de la especulación moderna acerca de éstas expectativas empezó alrededor del siglo XIII cuando Roger Bacon, un monje franciscano inglés, que vivió

en aquel tiempo de ignorancia en cuestiones mecánicas, escribió, en uno de sus tratados: "Llegaremos a poder construir máquinas con las cuales podremos impulsar grandes barcos con mayor velocidad que toda una guarnición de remeros, y con las cuales sólo se necesitará un piloto que gobierne el barco; impulsaremos carruajes con velocidades increíbles, sin la ayuda de ningún animal y construiremos máquinas que, por medio de alas, nos permitirán volar en el aire, como los pájaros<sup>6</sup>".

Todo lo indicado en esta notabilísima profecía hecha en un tiempo en que ninguno de los medios necesarios para su cumplimiento se conocía ni había señales de que se cumpliera, ha llegado a ser una realidad, y sería interesante conocer los fundamentos en que el filósofo basó sus predicciones.

Bacon no hizo indicación práctica alguna acerca de cómo esperaba que aquellas cosas sucedieran; pero, en 1680, sir Isaac Newton sugirió la idea de un vehículo automóvil, que consistía en un generador esférico de vapor, bajo el cual iba un hornillo, y todo ello montado en un carruaje con cuatro ruedas, un largo tubo horizontal y ligeramente cónico salía del generador en dirección contraria al avance del vehículo. El vapor producido en el generador, por la acción del fuego del hornillo, salía por el tubo cónico a gran velocidad, con lo cual reaccionaba contra el aire, haciendo que el vehículo marchase hacia adelante.

La válvula que permitía la salida del vapor por el tubo, se hallaba bajo la acción del cochero, mediante la palanca. No existen datos que demuestren si Newton llegó a construir tal máquina; pero la idea, aunque imperfecta es practicable.

La invención de la máquina de vapor, hacia el fin del siglo XVII, revivió las especulaciones sobre las posibilidades de volar y de dar propulsión a vehículos, proponiéndose muchas sugerencias acerca de la resolución de estos problemas. Un inglés, llamado Francisco Moore, inventó un vehículo automóvil, en el año de 1769, y estuvo tan seguro de su buen éxito, que él y muchos de sus amigos vendieron sus caballos. Un año después se construyó un carro de vapor de tres ruedas que llegó a transportar viajeros, fue inventado por el francés Nicolás Cugnot, quien pretendió

---

<sup>6</sup> [http://www.sapinsman.com/old\\_trains/](http://www.sapinsman.com/old_trains/)

hacer funcionar éste vehículo colocando la caldera frente a la rueda delantera para que ésta pudiera tener la tracción necesaria.

En su primera carrera llevó cuatro personas, a la velocidad de 3,62 kilómetros por hora. Cugnot<sup>7</sup> fue comisionado inmediatamente por el Gobierno francés para construir una máquina más perfeccionada y más potente, que pudiera arrastrar cañones. Esta segunda máquina se conserva todavía y es la más interesante y venerable en la historia de la locomoción a vapor.

En Inglaterra, Guillermo Murdock, uno de los ayudantes de James Watt, inventó una pequeña locomotora a vapor para carreteras, en el año 1774, de la cual se dijo que marchó a la velocidad de 10 a 13 kilómetros por hora. Sin embargo, la mejora decisiva fue la máquina de vapor de James Watt, quien en el año 1782 hizo patentar una máquina de vapor de doble efecto.

Otro inglés, Richard Trevithick, después se hizo famoso por construir la primera locomotora que marchó sobre carriles e inició en el año 1801 la construcción de varios carruajes a vapor logrando terminar el primero en el año 1802, el cual desarrollaba hasta trece kilómetros por hora y llegó a recorrer diez kilómetros sin descomponerse.

En los Estados Unidos de América, fue Oliver Evans quien, en el año 1804, construyó un vehículo llamado «Orukutor Amphibolis», con el cual se viajaba por tierra y por agua. Todas estas tentativas fueron ensayos más o menos afortunados; pero en el año 1829, W. H. James construyó un coche-automóvil, que marchó a la velocidad de 2.5 kilómetros por hora, llevando pasajeros.

En el año 1822, sir Golsdsworthy Gurney comenzó a construir carruajes a vapor, con éxito notable, la caldera que iba fija a la parte trasera de la máquina fue construida de tubos, es decir, que utilizó una idea que más adelante ha tenido gran desarrollo. Sin embargo, el que obtuvo mejor éxito entre los primeros constructores de carruajes a vapor fue Gualterio Hancock, de Stratford (Londres). Hancock invento

---

<sup>7</sup> L. Sprague De Camp; **Grandes Inventos y Grandes Inventores**, pág. 263

una ingeniosa caldera que podía resistir altas presiones, y que era muy sólida y manejable.

En el año 1834, desde agosto hasta noviembre, Hancock hizo funcionar sus dos carruajes a vapor, llamados «La Era» y "La Autopsy», entre Londres y Paddington, llegando a trasladar, en conjunto, cerca de 4.000 pasajeros y marchando a la velocidad de 32 kilómetros por hora. Alejandro Gordon, en un escrito en el año de 1832, describía calderas para locomotoras que transitaban por carreteras, que funcionaban a presiones tan elevadas como 200 libras por pulgada cuadrada, y máquinas que daban una potencia de 30 caballos de vapor, construidas para este servicio.

También hace referencia de condensadores toscos, para condensar el vapor que había sido utilizado en la máquina de las locomotoras para carreteras, de tal modo, que pudiese volver a la caldera, anticipando así el tipo más avanzado de las máquinas de tiempos posteriores. El coque fue el combustible casi exclusivamente empleado.

El problema de la locomoción por vehículos automóviles parecía hallarse en camino de ser definitivamente resuelto cuando los inventores y promotores de estas máquinas encontraron la oposición que casi siempre aparece cuando surgen nuevas y radicales mejoras, los dueños de los caminos y los que utilizaban estos, tales como: cocheros, labradores, propietarios de coches y diligencias, todos se unieron en fuerte oposición contra los nuevos vehículos. Unos decían que éstos eran excesivamente peligrosos, que asustaban a las caballerías; otros, que estropeaban las carreteras, haciendo grandes surcos, porque pesaban más de tres toneladas y corrían sobre enormes llantas de hierro.

Los interesados en los servicios de diligencias y semejantes se oponían, porque si los nuevos vehículos tenían éxito, sus negocios se arruinarían. Uno de los ingenieros encargados de hacer funcionar estos nuevos coches a vapor, escribía: "Estamos rodeados de gente perjudicada: agricultores, propietarios de diligencias, cocheros y mayorales, mozos de cuadra y otros, directa o indirectamente relacionados con ellos, y todos éstos, ayudados por las viejas damas de

Cheltenham, le aseguro a usted que ofrecen una formidable oposición a toda innovación <sup>8</sup> .

Aunque los promotores de coches a vapor probaron que éstos suponían una mejora económica para el público, que la tierra empleada para sostener un caballo podría sostener ocho personas, y que había dos millones de caballos en el Reino Unido, se aprobaron muchas leyes restringiendo el uso de los vehículos movidos por vapor, además los trabajadores que dependían del transporte con caballos para su subsistencia, fomentaron peajes más elevados para los vehículos de vapor, ésta circunstancia tenía justificación, ya que dichos vehículos eran pesados y desgastaban más las carreteras que los coches de caballos.

Algunos de los promotores de los nuevos vehículos se desanimaron, y otros dedicaron su atención al desarrollo de los ferrocarriles a vapor. Sin embargo, el interés por los carruajes a vapor, como medio de transportar pasajeros por las carreteras, nunca murió por completo, y resurgió en años posteriores. Pero, en general la aplicación del vapor a locomotoras para carreteras fue confinada a máquinas de alta tracción y otros aparatos similares. El éxito notable del ferrocarril y el rápido desarrollo posterior de las vías férreas influyó mucho, para contener el desarrollo de los carruajes a vapor por carretera.

No se puede asegurar, que si estas dificultades no hubieran existido, los carruajes a vapor hubiesen tenido un éxito completo, porque tenían demasiada maquinaria y eran muy débiles para las carreteras de aquella época.

## **2.5 EDAD CONTEMPORÁNEA**

La Edad Contemporánea surge al finalizar la Revolución Industrial, en la segunda mitad del siglo XIX, donde sobresalen acontecimientos históricos importantes como la Primera y Segunda Guerra Mundial y la Declaración Universal de Derechos Humanos, ésta etapa abarca hasta la actualidad.

---

<sup>8</sup> [http://www.sapinsman.com/old\\_trains/](http://www.sapinsman.com/old_trains/)

## **Gran Bretaña**

La llegada del ferrocarril, a principios del siglo XIX<sup>9</sup>, significó un importante golpe para los fabricantes de vehículos de vapor. En el año 1865 surge una legislación restrictiva llamada Locomotive Act<sup>10</sup>, que exigía que delante del vehículo caminase un hombre con una bandera roja, y supuso la prohibición final a los vehículos de vapor de transporte por carretera en Gran Bretaña, y durante 30 años impidió prácticamente cualquier intento de desarrollar vehículos autopropulsados para el transporte por carretera, esto hizo que el desarrollo del motor de combustión interna tuviera lugar en otros países como Francia, Alemania y Estados Unidos.

## **Alemania**

En 1866 el alemán Gottlieb Daimler construyó el primer automóvil propulsado por un motor de combustión interna, su prototipo era un gigante de casi dos toneladas de peso que fue presentado en la Exposición de París en el año de 1867 por su patrón, el industrial alemán Nicholas Otto, éste vehículo fue la base de la nueva industria.

Tras años de trabajo, el mismo Daimler ideó una variante de apenas 41 kg. que sería el precursor de todos los motores posteriores a explosión. Sobre esta planta motriz el ingeniero mecánico Karl Benz diseñó el primer vehículo utilizable impulsado por un motor de combustión interna; era un pequeño triciclo que empezó a funcionar a principios en el año de 1885 y fue patentado el 26 de enero de 1886.<sup>11</sup>

El tres de Marzo de 1885, el constructor alemán de motores y automóviles, Gottlieb Wilhelm Daimler registra la patente de una "máquina motriz a gas o bien a petróleo". Esta patente se aplica al primer motor previsto exclusivamente para su montaje en un vehículo, patentando igualmente, en Agosto del mismo año, el llamado "vehículo de montura", por lo que a finales del año 1885 Paul Daimier, hijo del constructor Gottlieb W. Daimler, realiza en Stuttgart el primer viaje público con el

---

<sup>9</sup> L. Sprague de Camp; Op.Cit, pág. 51

<sup>10</sup> L. Sprague de Camp; Op. Cit, pág. 264

<sup>11</sup> Enciclopedia Hispánica, Pág. 229

llamado "vehículo montura", que por su forma está considerado el antecesor de las posteriores motocicletas.

Producto de lo anterior, en Agosto de 1888, Berta Benz, la esposa del empresario y constructor de automóviles Karl Benz, emprende el primer viaje de larga distancia en la historia del automóvil, en un vehículo Benz de tres ruedas, poniendo de manifiesto la aptitud del vehículo para su uso cotidiano, convirtiéndose ésta espectacular acción en campaña de publicidad para los vehículos de su mando, surtiendo el efecto deseado.

En el año 1897 y luego de años de esfuerzos, Robert Bosch consiguió desarrollar un magneto de encendido de aplicación práctica y casi simultáneamente comenzó a funcionar el motor de autoencendido de Rudolf Diesel, que no requería de un sistema eléctrico de ignición.

El combustible para los motores comunes no era problema, porque otro alemán, el profesor de química, Eilhard Mitscherlich había descubierto la bencina en el año 1833, con lo cual ya estaba disponible el hidrocarburo líquido que pasó a llamarse nafta por derivación de un vocablo ruso: naphta.

Con todas estas innovaciones incrementó el uso del vehículo de motor, siendo necesario adoptar medidas para su regulación, por lo que en el año 1901 la ciudad Alemana, Prusia ratificó el primer reglamento policial para la regulación del tráfico en toda el país, el cual serviría de ejemplo para reglamentos parecidos en otros países.

Ese mismo año, la empresa Benz montó el motor en la parte delantera de un camión, éste principio convence y se aplica también en la fabricación de los vehículos de turismo, en estos vehículos, la tracción se efectuaba a través de las ruedas traseras. Un año después, en Hannover, Alemania; entra en servicio el primer vehículo de bomberos motorizado, los vehículos disponen de tracción a vapor y electricidad, el servicio de bomberos no se decide por el motor de gasolina.

En el año 1909, por primera vez en la historia, un vehículo alcanza una velocidad máxima de 200 kilómetros por hora. El artífice de la hazaña es Víctor Hémery, pilotando un vehículo Benz en el circuito de Brooklands.

### **Escocia**

Con los primeros años del siglo XIX se agudizó la competencia entre las nacientes fábricas y también la preocupación por mejorar los diferentes sistemas del automóvil, como frenos, amortiguadores, carburación, transmisión y arranques. La rueda inflable había sido inventada en el año 1875 por el escocés Robert W. Thompson, pero ya la había mejorado un veterinario compatriota suyo, John Boyd Dunlop, quien en 1888 patentó un neumático que pasa a utilizarse en automóviles y bicicletas.

### **Francia**

Era una época prolífica para el automóvil. A finales del siglo XIX, específicamente en el año 1898, un joven francés llamado Louis Renault armó su primer auto en un taller instalado en la casa de sus padres, fundando posteriormente una de las empresas más prestigiosas y antiguas de la industria del automóvil.

En el año 1902 el francés Lehwess intenta por primera vez dar la vuelta al mundo en automóvil con un modelo Panhard Passe-Partout, partiendo de París, llega a Nischni Nowgorod, donde el vehículo tiene una avería irreparable.

### **España**

La producción de automóviles deportivos aumento en los primeros años del siglo XX, pues en aquel entonces gozaban de gran aceptación para realizar carreras de larga distancia, originando en el año 1906, en Barcelona, el Real Automóvil Club de Cataluña, con la intención de contribuir al desarrollo del automovilismo, defender los intereses del conductor, promover el turismo automovilístico y fomentar el deporte, convirtiéndose en la primera agrupación de automovilistas.

## **Estados Unidos de América**

En el año 1892, el norteamericano Henry Ford armó su primera máquina rodante con motor a nafta y en el año 1908 lanzó el Ford T, pero su nombre acapararía la fama sólo cuando a partir del año 1913 disminuyó significativamente los costos al instalar en su fábrica de Highland Park la primera cadena de montaje, denominada así porque consistía en una cadena metálica que se enganchaba en el chasis.

Ford vendió quince millones de unidades de su Ford T entre los años 1908y 1928 y su marca sólo sería batida en 1972 por otro popular automóvil, el Escarabajo de Volkswagen.

En el año 1898 William E. Mezger instala en Detroit la primera tienda de automóviles, llevándose a cabo, por primera vez, una venta no realizada directamente entre fabricante y comprador, y fue en el año 1899, con la producción del Oldsmobile, Ransom Eli Olds introduce la motorización masiva en Estados Unidos<sup>12</sup>.

A inicios del siglo XX, cerca de la ciudad Estadounidense de Beaumont (Texas), se localiza un gran yacimiento de petróleo, por lo que el precio del barril descende por debajo de los cinco centavos. Este acontecimiento contribuye considerablemente a la divulgación del motor de gasolina, dado que el vapor ni la electricidad eran tan asequibles y a un precio tan competitivo. La empresa norteamericana Packird registra una patente para la disposición en H del cambio de marchas, la cual se impone como estándar en todos los automóviles a nivel mundial.

En las décadas de 1920 y 1930 se sucedieron toda una serie de innovaciones técnicas y elementos auxiliares que configuraron con el tiempo la estructura definitiva de los automóviles, tal es el caso del freno hidráulico, utilizado por primera vez en el modelo Estadounidense Chrysler<sup>13</sup>.

---

<sup>12</sup>Ibid; Pág. 274

<sup>13</sup>Ibid; Pág. 229

Junto a Renault y Ford, sin embargo, habría que nombrar también a otros pioneros que forjaron la historia del automóvil. Por ejemplo, el aristócrata y corredor de carreras Charles Stuart Rolís, Ettore Bugatti, Ferdinand Porsche, Armand Peugeot, André Citroën, Ferruccio Lamborghini, Enzo Ferrari. Con ellos y quienes los siguieron fue construyéndose la era del auto moderno, ése que todavía hoy, más o menos aerodinámico, vemos recorriendo por la calle.

## **2.6 EVOLUCIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SU REGULACIÓN EN LATINOAMÉRICA**

### **Prehistoria**

Existen muchas dudas acerca de cuándo y cómo se pobló el continente americano, debido que no existen datos que sean irrefutables que permitan determinar una cronología exacta al respecto.

En el año 1926, se produjo el primer hallazgo de piezas de sílex y restos de bisonte fósil<sup>14</sup> en América, lo que válida la teoría de su poblamiento desde la época prehistórica. Con los hallazgos arqueológicos surgió la necesidad de ordenar cronológicamente los distintos periodos de la prehistoria americana, dividiéndola en dos: la de los depredadores y la de los productores de alimento, que vendría a corresponderse, a grandes rasgos, con el Paleolítico y el Neolítico europeos.

Los depredadores eran cazadores nómadas y su utillaje estaba basado especialmente en la piedra tallada, sin embargo éstos no descubrieron la rueda.

### **Época precolombina**

En ésta época existieron diversos pueblos y culturas indígenas, sobresaliendo, por sus avances, tres de ellos: incas, mayas y aztecas. Los primeros se establecieron en Perú, los segundos se originaron en Guatemala y se trasladaron a México, y los últimos se desarrollaron también en México.

Los indígenas tuvieron un comercio activo y muy importante para su desarrollo económico, los comerciantes contrataban a varios hombres cargadores

---

<sup>14</sup>Enciclopedia Estudiantil Tutor, Tomo II, Pág. 212

para transportar sus mercaderías, a éstos les llamaban tlamemes, quienes conducían las cargas en sus espaldas utilizando cacaxtles y las llevaban por caminos empedrados. También utilizaron como medio de transporte la canoa o cayuco, que transitaban en los ríos, lagos y esteros.

Los incas poseían un rudimentario pero eficiente sistema de caminos interconectados a lo largo y ancho de su Imperio, por el cual trasladaban distintos tipos de mercaderías, bien a pie o a lomo de llamas, logrando llegar a su destino a través de puentes de cuerdas entre las montañas<sup>15</sup>. De igual forma, los mayas lograron construir una red de caminos a los que llamaban Sacbe, no obstante no lograron un alto desarrollo en el transporte a causa del desconocimiento de los usos de la rueda y de los animales de carga y tiro<sup>16</sup>.

### **Época de la Conquista**

Con el descubrimiento de la brújula, la pólvora y la imprenta, a los países Europeos se les facilitó el emprendimiento de viajes en busca de tierras desconocidas, en consecuencia el 10 de Agosto de 1492 salieron del Puerto de Palos, España; las carabelas Niña, Pinta y Santa María dirigidas por Cristóbal Colón, en una expedición que el 12 de Octubre del mismo año llegó a la isla de Guanahaní, descubriendo de ésta forma el continente Americano.

Después del descubrimiento de América y pasado algún tiempo, se dio lugar a la conquista y para ello era necesario que los españoles se desplazaran de un lugar a otro con rapidez, para lo cual utilizaron el caballo, que fue traído desde España, esto constituyó una innovación en el transporte por ser un animal desconocido por los indígenas.

### **Época de la Colonia.**

La etapa colonial son los años en que los españoles dominaron y gobernaron a las tribus americanas, con el fin de civilizarlos e introducirlos al cristianismo. En los primeros años de ésta época se mejoró el transporte y las vías de comunicación, con la introducción de caballos, mulas, asnos y la rueda; se dejó de utilizar a los

<sup>15</sup> <http://www.monografias.com/trabajos/transporte.shtml>

<sup>16</sup> Saúl Campos y Mary de Ramos; Estudios Sociales, séptimo grado, Colección Samaria, Pág. 50

tlamemes y el transporte de mercaderías se realizaba por medio de carretas y recuas de mulas, esto trajo como consecuencia, que las vías de comunicación se fueran mejorando; las veredas se hicieron caminos más anchos para el paso de las carretas y las recuas de mulas, se construyeron puentes de mampostería sustituyendo los puentes de hamacas que ya existían.

Se puede asegurar con certeza, que en Latinoamérica, durante años, estos fueron los únicos medios de transporte, como consecuencia de una cédula dictada en la segunda mitad del siglo XVI, por el entonces Rey de España, Felipe II; en ella se prohibía el uso de los coches en América, ésta medida fue destinada a contener el lujo desmedido de los funcionarios y se utilizó como pretexto, el salvaguardar la posible falta de caballos y mulas tan necesarios en la época.

Se puede asegurar con certeza, que en Latinoamérica, durante años, estos fueron los únicos medios de transporte, como consecuencia de una cédula dictada en la segunda mitad del siglo XVI, por el entonces Rey de España, Felipe II; en ella se prohibía el uso de los coches en América, ésta medida fue destinada a contener el lujo desmedido de los funcionarios y se utilizó como pretexto, el salvaguardar la posible falta de caballos y mulas tan necesarios en la época.

Después fue Buenos Aires, Argentina, donde surgió la afluencia de carruajes europeos, el primer carruaje que ahí circuló fue una calesa o volantín de varas, con sopandas y capota, tirado por una mula, fue traído de España por el ilustre vizcaíno Teniente General don Bruno Mauricio de Zabala, gobernador de Buenos Aires en 1717 y fundador de Montevideo en 1726. Dicho gobernador tuvo que recurrir al coche debido a haber perdido el brazo derecho en acción de guerra y no poder montar a caballo normalmente.

También se encuentran datos sobre la existencia de otros carruajes en provincias como Córdoba y Tucumán, anteriormente a la fecha mencionada. En 1773, un escritor de la época, dice de Buenos Aires: "No creo que pasen de 16 coches los que hay en la ciudad".

En el año 1800 la existencia de caminos era casi nula, para transitar eran utilizadas las rastrilladas dejadas por los indios, conocedores de las distintas zonas, o las huellas de carretas que habían pasado anteriormente, en ésta misma fecha se introdujeron los coches de viajes, se inició la construcción de carreteras de tierra, quitando la maleza y los árboles de algunos senderos. Muchas de esas carreteras, sin embargo, se hacían casi intransitables durante los periodos de mal tiempo.

En 1820, se inició la mejora de las carreteras denominadas Turnpikes, conectándose todas las ciudades principales, por lo que las empresas privadas comenzaron a cobrar un peaje por haberlas construido.

### **Época Post – Independencista**

A partir de 1850 comenzó la expansión del ferrocarril en América Latina, la red ferroviaria, fue financiada por capital francés, inglés o estadounidense, benefició el transporte de mercancías y pasajeros, aunque fue diseñada generalmente respondiendo a las necesidades comerciales de sus propietarios y países de origen, sin atender a las necesidades de los países latinoamericanos.

En Argentina, las líneas férreas tuvieron sus terminales en las ciudades portuarias: Buenos Aires y Bahía Blanca, en el litoral, y Rosario, en el río Paraná. Lo mismo ocurrió en Uruguay, su Terminal se encontraba en la ciudad de Montevideo. En Brasil, la red ferroviaria se extendía a través de la meseta de São Paulo, dado que allí se concentraba la producción del café. El caso mexicano es paradójico, dado que los mismos ferrocarriles utilizados para el transporte de productos terminaron siendo, a principios de siglo, la base fundamental del transporte de los revolucionarios de Emiliano Zapata.

En América Latina, el caballo, el asno, la mula y los carruajes sobre ruedas fueron introducidos por españoles y portugueses, estos aprovecharon las rutas construidas por los indígenas para poder trasladarse de un lugar a otro, la utilización de estos medios de transporte perduro por largo tiempo hasta la aparición del automóvil.

Uno de los primeros registros que se encuentran sobre la introducción del automóvil en Latino América se da en la ciudad de La Habana, Cuba, en el mes de Diciembre de 1898, se introdujo un automóvil de la marca Parisiense, ruidoso, con motor de bencina, capaz de recorrer apenas unos 10 km. por hora, de apariencia endeble y bastante inseguro, era propiedad de José Muñoz, representante en Cuba de la agencia que en Francia los manufacturaba.

Seis meses después llegó el segundo automóvil, era un Rochet-Schneider; su dueño fue un farmacéutico, Ernesto Sarrá, contaba con ocho caballos de fuerza y una velocidad máxima de 30 km./h., posteriormente se introdujeron muchos automóviles y con ellos surgieron las carreras de autos, motivando a las autoridades a crear nuevas regulaciones del tránsito y forzar al mejoramiento de los caminos, que aún eran de tierra.

En 1928, para sustituir las calzadas de tierra, se acordó entre los países latinoamericanos construir una carretera Panamericana que uniera todo el continente desde Alaska a Tierra de Fuego, en consecuencia el sistema de carreteras comenzó a mejorar notablemente en toda Latinoamérica a partir de 1930, ya en 1940 el sesenta y dos por ciento del tramo correspondiente a América Central estaba asfaltado y el ochenta y siete por ciento de América del Sur.

## **2.7 EVOLUCIÓN DE LOS MEDIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SU REGULACIÓN EN EL SALVADOR**

### **🏰 Época precolombina**

La civilización de El Salvador data de la época precolombina, alrededor de 1500 años A.C., según lo evidencia las ruinas de Tazumal y Chalchuapa. Se conocía con el nombre de Cuscatlán y sus primeros habitantes fueron los Pocomames, Lencas, Pipiles y Ulúas, que se asentaron en las diferentes zonas del país, a mediados del siglo XI. Al igual que toda Latinoamérica en Cuscatlán no existió mucho desarrollo en los medios de transporte, al no conocer el uso de la rueda y de los animales de carga o tiro.

### **Época de la colonia.**

Después del descubrimiento de América, el Almirante Español Andrés Niño condujo una expedición a Centro América y desembarcó en la Isla Meanguera, localizada en el Golfo de Fonseca, el treinta y uno de mayo de 1522. Este fue el primer territorio salvadoreño visitado por los españoles y después de algunas batallas el país fue conquistado por los españoles y evolucionó bajo su dominio.

Los colonizadores utilizaban para transportarse el caballo, además introdujeron nuevas técnicas de recolección de cultivos, entre ellas el uso de la carreta; y a medida que acrecentaba el número de familias en el país se introdujeron los carruajes. El desarrollo de los medios de transporte de El Salvador no se diferenció mucho de los demás países de Latinoamérica.

### **Época post- independencista**

Con de la independencia de los países Centro Americanos surge la República Federal de Centro América, en 1824, al no existir acuerdo entre estos países, en 1841 surge la República de El Salvador y con ella la producción del café, naciendo la oligarquía cafetalera, conformada por los españoles y sus descendientes.

El café se convirtió en el único producto de exportación que tenía El Salvador, surgiendo la necesidad de comunicar las diferentes zonas cafetaleras y facilitar el transporte del café. A partir de la década de 1870, los representantes del Estado se comprometieron a modernizar los precarios transportes existentes en el país, creando una red de caminos que vincularon las regiones central y occidental con los Puertos de Acajutla y La Libertad.

Asimismo, se volvió forzosa la construcción del ferrocarril, que costaba demasiado dinero, y el gobierno invitó a compañías extranjeras para que se instalaran en el país y pudieran construirlo por cuenta propia. La empresa inglesa “Salvador Railway Company” construyó el ferrocarril que unía a San Salvador con la zona occidental del país. Con el ferrocarril comenzó la modernización de la infraestructura de transportes, las carretas y los carruajes que llevaban a las

personas, de un punto de la ciudad a otro, fueron reemplazados primero por tranvías de tracción animal y luego por los eléctricos.

Después de la construcción del ferrocarril de San Salvador a occidente era fácil transportarse en ésta zona, pero viajar a San Miguel y a todo el oriente del país era tedioso, porque los viajes debían hacerse en carreta y duraban varios días; en 1912 se construyó el ferrocarril que conectaba San Miguel con Usulután y La Unión, y fue hasta 1920 en que la empresa norteamericana “Railways of Central América” finalizó la construcción de la línea férrea que unía el oriente con el resto del país.

En la primera década del siglo XX se importó el primer automóvil a El Salvador, por el fundador del Banco Salvadoreño y del Banco Agrícola Comercial, el Jamaiquino, con residencia en Santa Tecla, Don Mauricio Duke Alexander, también propietario del tranvía eléctrico que recorría desde San Salvador hasta Santa Tecla; a partir del año 1915 comenzó la afluencia de automóviles en el país, y pocos años después, del camión y del autobús, consecuentemente, en la década de 1920 las principales calles de San Salvador fueron asfaltadas. Después de siglos de utilizar carretas y carruajes alados por bestias, un vehículo que se movía por si solo y a gran velocidad era una absoluta novedad que solo la clase alta podía disfrutar.

En 1918, la clase alta que residía en San Miguel ya utilizaban el automóvil como medio de transporte, esto se puede evidenciar cuando en Europa se firmó el armisticio de la primera guerra mundial, la comunidad europea residente en la ciudad celebró, deliberadamente éste acontecimiento recorriendo las calles en automóviles.

## **2.8 ORIGEN DE LA REGULACIÓN DE LA CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR EN EL SALVADOR.**

La influencia del automóvil en la sociedad ha sido extraordinaria como medio de transporte, por ello ha sustituido en gran parte a las demás formas de transporte colectivo en las ciudades. El ámbito personal, familiar y profesional de los servicios públicos y privados, permite una movilidad que se traduce en ahorro de tiempo,

comodidad, eficiencia en los servicios, posibilidades turísticas, mayor contacto entre los pueblos, etc.

Como contra partida a estas ventajas deben señalarse serios inconvenientes, como el número de víctimas, dificultades de circulación por ciudades y carreteras, contaminación atmosférica, entre otros. De tal manera que la vida moderna a la vez que es más confortable se ha convertido en más riesgosa para la seguridad de las personas.

Estos acontecimientos han motivado a legisladores de diferentes naciones en la creación de leyes para regular ésta actividad tan usual, como es la conducción de un vehículo de motor, consecuentemente y considerando que dicha actividad implica un riesgo al bienestar y existencia de las personas se hacía necesario regular la circulación y uso adecuado de éstos vehículos.

En un principio cuando se introdujeron los vehículos automotores a El Salvador, no existían leyes que controlaran su circulación, sin embargo existían regulaciones creadas con anterioridad que daban solución a cualquier problema que pudiera surgir. Estas regulaciones fueron: la creada en el código penal de 1885, en su artículo numero 516 bajo el epígrafe de imprudencia temeraria, de igual forma que el Código Civil, creado en 1859.

La introducción de vehículos de motor en el país data desde la primera década del siglo XX, cuando ya era existente el Código Civil, cuyas disposiciones se aplicaban cuando ocurría un accidente de tránsito y ocasionaba únicamente daños materiales, tratándolo como la figura de cuasidelito que constituía una fuente de obligación civil.

Pero cuando a causa de un accidente de tránsito resultaban daños personales era aplicable la figura contemplada en el Código Penal del año 1904, que al igual que los anteriores regulaba el delito de imprudencia temeraria, de la siguiente manera: “El que por imprudencia temeraria ejecute un hecho que si mediare malicia constituiría un delito grave, será castigado con tres años de prisión mayor y con un año de prisión mayor, si constituyere un delito menos grave.

En las mismas penas incurrirá respectivamente el que con infracción de los reglamentos, cometiere un delito por simple imprudencia o negligencia. Lo dispuesto en el presente artículo no tendrá efecto cuando la pena señalada al delito sea igual o menor que las designadas en el inciso primero, pues en tal caso, los tribunales aplicaran la mitad de la pena señalada al delio que resultaría si se hubiere procedido con malicia”

Con el paso de los años, inició la circulación masiva de vehículos de motor, volviéndose indispensable que se creara una ley especial para su normativización, existen datos que la primera regulación que se creó al respecto, fue el llamado “Reglamento de Automóviles, camiones, coches, carretas y demás vehículos de pasajeros y carga”, sobre el cual no existen datos sobre su fecha de promulgación, sin embargo es sabido que fue creado por decreto del Poder Ejecutivo.

A partir de éste Reglamento, el Poder Ejecutivo, creó otros sucesivamente, derogando con cada uno al anterior, creándose en 1946 el llamado “Reglamento General de Tránsito”, el cual contenía regulaciones acerca de la circulación de vehículos, establecía infracciones, consistentes la mayoría de ellas en multas y cancelación de la licencia de conducir; éste reglamento se convirtió en la única regulación expresa del tráfico de vehículos de motor.

Hasta el año 1957 cuando por Decreto Legislativo se reformó el Código Penal agregando el Art. 527-B que literalmente decía: “La conducción en estado de ebriedad manifiesta de vehículos automotores dedicados exclusivamente a la industria de transportes, será reprimida con seis meses de prisión mayor y multa de cien colones, aunque no se cause ningún daño.”, ésta disposición se mantuvo aplicable hasta que entró en vigencia el Código Penal de 1974, donde ésta figura fue derogada.

En 1967 cuando la Asamblea Legislativa consideró que era notorio el aumento de accidentes de tránsito terrestre que ocurrían en el país, ocasionados por toda clase de vehículos, creándose un grave peligro para la seguridad de las personas y sus bienes materiales; y en vista que en la legislación vigente en esa época, no existían procedimientos breves y sencillos, que hicieran posible la eficacia

## COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA

del ejercicio de las acciones tanto penales como civiles, provenientes de los referidos accidentes; promulgó la “Ley de procedimientos especiales sobre accidentes de tránsito”, que a pesar de haber sido reformada varias veces, aún se encuentra vigente.

Ya en 1995, la Asamblea Legislativa, en razón que no existían, hasta esa fecha, normas legales que regularan el transporte en su marco conceptual, y no se había establecido lo relativo a las obligaciones y derechos que emanaran de su uso, y es que el Reglamento General de Tránsito de 1946 regulaba hasta la fecha lo relativo a la circulación de vehículos en el país, creó la “Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial”, con el objeto de solventar los vacíos existentes. Y con ésta Ley surgió el Reglamento actualmente vigente, denominado “Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial”, creado por Decreto Ejecutivo, en el mes de Julio de 1996.

La actual regulación del delito de Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores, es producto de la reciente reforma realizada al artículo 147-E del Código Penal –en adelante Pn.-, llevada a cabo mediante decreto legislativo No. 371, del nueve de mayo de dos trece, publicado en el diario oficial No. 102, tomo 399, de fecha cinco de junio de dos mil trece. Su antecesor derogado era el delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor, regulado en el mismo artículo, que entró en vigencia por Decreto Legislativo N° 393 de fecha veintiocho de julio de dos mil cuatro, publicado en el Diario Oficial N° 143, tomo 374, de fecha treinta de Julio de dos mil cuatro.

La reciente reforma legislativa pretendió mejorar la regulación legal modificando el tipo penal, a fin de optimizar la persecución penal de las conductas prohibidas, pero parece ser que el legislador únicamente cambió el concepto de conducción temeraria de vehículo automotor por el de conducción peligrosa de vehículos automotores, dejando prácticamente los mismos problemas normativos del tipo o incluso agravándolos.

## 2.9 CONCEPTOS DOCTRINARIOS

**Responsables penalmente:** Art 32 Código penal. Incurren en responsabilidad penal por el delito cometido, los autores, los instigadores y los cómplices.

Los autores pueden ser directos o pueden ser mediatos.

En los delitos culposos cada uno responde de su propio hecho.

**Responsables civilmente:** Art 114 Código penal. La ejecución de un hecho descrito por la ley como delito o falta, origina obligación civil en los términos previstos del código.

**Responsabilidad Penal:** Es aquella que se concreta en la aplicación de una pena por la acción u omisión dolosa o culposa del autor u otra. Es estrictamente personal de interpretación restringida de irretroactividad vedada de voluntariedad presunta y de orden público.

**Responsabilidad Civil:** Consiste en resarcir en lo posible el daño causado y los perjuicios inferidos por uno mismo o para un tercero y sin causa que excuse de ello.

**Acción Accesorias:** Medida judicial que, sin constituir rigurosamente una acción, se encuentra relacionada con la acción principal de la cual es subsidiaria, y cuyo conocimiento compete al juez o tribunal que resuelve o ha de resolver de aquélla. "AD EXHIBIDENDUM" Se concede a quien, debiendo demandar una cosa mueble, pretende que antes de comenzar el juicio se le muestre, al efecto de cerciorarse de si es la misma que estima pertenecerle.

**Acción Civil:** La que compete a uno para reclamar en juicio sus bienes o intereses pecuniarios. Nace del derecho sobre las cosas y de las mismas fuentes que las obligaciones; es decir, de la ley, de los contratos, cuasicontratos, delitos y cuasidelitos. En la jurisdicción criminal, la que entabla la víctima de un delito o sus derechos habientes para conseguir la restitución de lo arrebatado, la reparación del daño y la indemnización de perjuicios. **CIVIL PROVENIENTE DE DELITO.** Es aquella que se otorga al perjudicado por un delito, para exigir la reparación del daño o su indemnización.

**Acción Penal:** La originada por un delito o falta; y dirigida a la persecución de uno u otra con la imposición de la pena que por ley corresponda.

**Daño:** En sentido amplio, toda suerte de mal material o moral. Más particularmente, el detrimento, perjuicio o menoscabo que por acción de otro se recibe en la persona o en los bienes. El daño puede provenir de dolo, de culpa o de caso fortuito, según el grado de malicia, negligencia o casualidad entre el autor y el efecto. En principio, el daño doloso obliga al resarcimiento y acarrea una sanción penal; el culposo suele llevar consigo tan sólo indemnización; y el fortuito exime en la generalidad de los casos, dentro de la complejidad de esta materia.

**Daño Emergente:** Detrimento, menoscabo o destrucción material de los bienes, con independencia de los efectos patrimoniales o de otra índole que el mal origine.

**Daño Fortuito:** El mal causado a otro, en su persona o bienes, por mero accidente, sin culpa ni intención de producirlo. Por de pronto exime de toda responsabilidad penal. En cuanto al resarcimiento civil, ha de estimarse que sólo corresponde cuando este previsto legalmente.

**Daños y Perjuicios:** Constituye este concepto uno de los principales en la función tutelar y reparadora del Derecho. Ambas voces se relacionan por completarse; puesto que todo daño provoca un perjuicio, y todo perjuicio proviene de un daño. En sentido jurídico, se considera daño el mal que se causa a una persona o cosa, como una herida o la rotura de un objeto ajeno; y por perjuicio, la pérdida de utilidad o de ganancia, cierta y positiva, que ha dejado de obtenerse; pues el herido, por ejemplo. Ha perdido sueldos u honorarios, o la maquina rota ha dejado de producir tal artículo.

Según estudio de la Comisión Nacional Antidrogas del Ministerio de Justicia y Seguridad Pública<sup>17</sup> se estima que el 50.9% de la población salvadoreña ha consumido alcohol alguna vez en su vida; y sólo en el último año, un 18.3% declara haber consumido alcohol y, en el último mes, desciende a 9.5%. De igual manera revela que, la mitad de quienes han consumido alcohol alguna vez en su vida,

<sup>17</sup> Ver comisión nacional antidrogas del Ministerio de Justicia y Seguridad Pública, estudio sobre consumo de drogas en la población general de El Salvador.

consumió por primera vez a una edad de 18 o menos años. Cifras alarmantes, si se toma en cuenta que de las personas entrevistadas en dicho estudio, que revelaron haber sido víctimas de delitos en los últimos años, un 14% expresaron que el agresor se encontraba bajo los efectos de alcohol y/o de las drogas.

Ello obliga a continuar el debate sobre el tratamiento penal de las personas que delinquen en estado de ebriedad, desde el punto de vista de la *imputabilidad*, sin incluir en este esfuerzo, los especiales delitos que sancionan la puesta en riesgo de bienes jurídicos, como el de “Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores” y “Tenencia, Portación o Conducción Ilegal o Irresponsable de Armas de Fuego”, previstos y sancionados en los arts. 147-e y 346-b, ambos del Código Penal, respectivamente.

## **2.10 LA EMBRIAGUEZ EN GENERAL.**

La intoxicación etílica, ebriedad o *embriaguez* es un *estado* fisiológico inducido por el consumo excesivo de alcohol. Implica una perturbación más o menos extensa del sistema nervioso superior y una fugacidad en la alteración del sensorio, pudiendo causar trastornos mentales de mayor o menor intensidad, o incluso incapacidad de comprender y determinarse. Por ello, bajo su influencia, el sujeto puede realizar una serie de acciones de las cuales no se guarda recuerdo alguno, afectándose la conciencia y voluntad, partes esenciales de la conducta dolosa.

Para apreciar la receptividad subjetiva y la influencia en el modo de conducir, será imprescindible analizar los síntomas del acusado, de los que pueden mencionarse los siguientes dos puntos:

- A) Signos somáticos externos:** halitosis alcohólica, ojos brillantes enrojecidos o lagrimosos, dilatación de pupilas, habla titubeante, repetitiva, memoria confusa, rostro sudoroso, lenta coordinación de movimientos, desorientación, problemas de equilibrio y padecimiento de vomito. A veces también el comportamiento eufórico, rudo, ofensivo, despectivo, impertinente o arrogante.

**B) Características de la conducción:** en muchísimos supuestos de evidencias una circulación zigzagueante, velocidad inadecuada (excesiva o muy lenta), invasión del carril contrario, circulación en sentido contrario, conducción por el andén, elusión de señales de tránsito verticales como sedas de paso, stops, semáforos, etc.; colisión con objetos móviles (vehículos, motos, peatones) o fijos (muro, señales de tránsito, vehículos estacionados) que le involucran en un accidente, conducción sin una iluminación adecuada, giros o maniobras bruscas, caso omiso a las señales luminosas o acústicas de los agentes para la detención del vehículo, intento de dar la vuelta al observar el control policial, entre otras. Dicho estado, puede ser de dos clases:

**A) La aguda o normal:** sobreviene a un individuo normal, a consecuencia de la ingesta de alcohol. De dicho estado se predicen varias fases: **1.- Eufórica**, llamada *de excitación*, caracterizada por alegría y emoción exagerada, lo que produce aparentemente una exaltación de las facultades intelectuales; **2.- Colérica o Ébrica**, repercutiendo en la afectividad del individuo, incoherencia de ideas y lenguaje, incapacidad de discernimiento, trastornos de motricidad; y **3.- Letárgica, o comatosa**, pérdida de conciencia y sueño profundo.

**B) La patológica<sup>18</sup>:** sobreviene a ciertos sujetos predispuestos genóticamente, en los cuales se observa una intolerancia cualitativa para el alcohol, aún en pequeñas dosis.

Los trastornos mentales provocados son muchos: intoxicación, abstinencia por alcohol, “*delirium tremens*”, alteraciones cognitivas, amnesias parciales (blackout), encefalopatía de Wernicke, síndrome de Korsakoff, celopatía, Etc.

## **2.11 PARÁMETROS PROBATORIOS.**

La mejor muestra para cuantificar el alcohol ingerido es la alcoholemia<sup>19</sup>, que no es más que el análisis en sangre para determinar los niveles de alcohol en el

<sup>18</sup> Ver TORO G, Ricardo José, Fundamentos de Medicina, Psiquiatría, Ed. 3, Corporación para Investigaciones Biológicas, Medellín, 1998, pág. 57

<sup>19</sup> No obstante constituir la prueba idónea al efecto, el Art.200 del Código Procesal Penal, constituye una intervención corporal, la cual requiere en primer lugar, que sea realizada por un profesional debidamente acreditado, como lo sería un perito adscrito a Medicina Legal, y por supuesto la intervención judicial, ante la negativa del intervenido a su

cuerpo. Pruebas como el alcohotest, realizadas a través del aliento, y la prueba en orina, son descalificadas en los tribunales por ser poco confiables.

La opinión generalizada y casi unánime es que los exámenes de alcoholimetría son intervenciones corporales. Al parecer la honorable Cámara Segundo de lo Penal de la Primera Sección del Centro, sostiene que en estos casos estamos antes inspecciones corporales al expresar que la prueba con alcoholímetro no equivale a una pesquisa o registro superficial sino que en realidad se trata de un acto de investigación contemplado entre las inspecciones y pericias corporales.

Tomando como base lo anterior se debe de establecer que las intervenciones corporales, son actos de investigación delictiva de carácter definitivo e irreproducible que recaen sobre el cuerpo de una persona y tienen por finalidad inmediata la búsqueda de elementos necesarios, para la averiguación y prueba de un hecho delictivo.

En el caso del ordenamiento jurídico salvadoreño la inmediata justificación constitucional de las intervenciones corporales se encuentra en el artículo 19 de la Constitución Política, de cuya literalidad, se infiere la existencia de dos clases de intervenciones corporales:

- a) **Inspecciones o registros corporales:** que se caracterizan por la búsqueda, mediante la observación directa o facilitada por medios técnicos, de objetos ajenos al cuerpo inspeccionado; pero que están en o sobre el mismo (ejemplo: radiografía, inspecciones en las aberturas naturales del cuerpo tales como la boca, la vagina, el ano, etc.).
- b) **Intervenciones corporales propiamente dichas:** consistentes en la extracción u obtención de elementos internos o externos del cuerpo

---

realización. Sin ahondar en los problemas prácticos de este acto urgente de comprobación, solo se referirá que en la mayoría de los casos en que se necesita, como en la investigación del delito de Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores, el cual es cometido en altas horas de la noche o en la madrugada, la Policía Nacional Civil, se encuentra solo en el afán de su obtención, ya que ante la detención de una persona en estado de ebriedad, tendría que ser la Fiscalía General de la Republica quien solicite al Juez de turno, la autorización para que Medicina Legal realice la prueba en sangre: sin embargo los jueces entienden que el turno laboral es desde las 8 de la mañana hasta las 6 de la tarde, por lo que los agentes policiales tiene que valerse de pruebas menos invasivas, como el alcohotest y la prueba en orina, para su comprobación.

## COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA

intervenido (extracción de sangre, cabellos, tejidos, uñas, orina, etc.), para realizar con ellos un examen pericial.

Los parámetros establecidos en la práctica forense<sup>20</sup>, para determinar los niveles de embriaguez, en una persona media, serían los siguientes:

Hasta 20 mgs %, sin alteración alguna.

- Entre 20 mgs % a 50 mgs %, podría haber locuacidad y pérdida de reflejos.
- Entre 50 mgs % a 85 mgs %, disminución de reflejos y alteración de percepción.
- Entre 85 mgs % a 100 mgs %, en una tercera parte de las personas ya puede haber embriaguez, incluyendo inhibiciones sociales disminuidas, respuestas lentas e incardinación.
- Entre 100 mgs % a 150 mgs %, la mitad de las personas ya están ebrias, merma de reflejos y coordinación, alteraciones psicomotrices al conducir (por ello la práctica en PNC lleva a arrestar a las personas arriba de los 100 mgs %, basados en Reglamento General de Tránsito).
- Entre 150 mgs % a 200 mgs %, el 80 % de las personas se encuentran ebrias, con percepción defectuosa de los sentidos, con disminución de dolor y la voz es arrastrada.
- De 200 mgs % en adelante, cualquiera está totalmente ebrio.
- Entre 250 mgs % a 300 mgs %, existe disminución de los estímulos con notoria incardinación muscular que difícilmente permite mantenerse de pie.
- De 300 mgs % en adelante, hacen que el individuo esté en estupor, el cual variará de superficial a profundo.
- De 400 mgs % en adelante, llevan a la coma, hipotermia, hiporeflexia, anestesia y colapso, con frecuente fatalidad.

<sup>20</sup> Ver GIRALDO, Cesar Augusto, Medicina Forense, Señal Editora, Bogotá, 1998, pág. 135.

## COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA

- De 500 mgs % en adelante, sobreviene depresión del centro respiratorio y vasomotor, lo que causa la muerte.
- Entre 600 mgs % y 700 mgs % hay coma profundo con muerte rápida.

Por su parte, el nivel de trastorno mental ocasionado por la ingesta de alcohol, corresponde determinarlo por medio de los peritajes psicológicos y psiquiátricos, en los cuales un experto establezca si en efecto, la persona estudiada conoce la licitud e ilicitud de sus hechos, y si por lo tanto, es capaz de auto determinarse.

Los anteriores datos criminológicos y criminalísticos sobre la embriaguez, nos hacen reflexionar sobre la respuesta penal a personas que delinquen en dicho estado, que a continuación realizaremos brevemente.

### 2.12 IMPUTABILIDAD.

La Teoría del Delito constituye una herramienta a fin de que el aplicador del derecho, constate si una conducta humana es, en efecto, un delito; y si por lo tanto es merecedora de su consecuencia jurídica: la pena. Según dicha teoría, superado el análisis del *tipo de injusto*, la conducta en relación a su autor, debe analizarse bajo el prisma de la *culpabilidad*, la que es común entenderla como la reprochabilidad de un *acto típico y antijurídico*, fundado en que su autor, en la situación concreta, lo ejecutó pudiendo haberse conducido de una manera distinta, es decir conforme a derecho<sup>21</sup>.

Sin embargo, la doctrina española pone de manifiesto que esta definición se asocia al reconocimiento del “libre albedrío”, algo imposible de probar en el caso concreto, por lo que desde las teorías preventivas de la pena se propugna su sustitución por la idea de la motividad<sup>22</sup>, por lo que el fundamento de la misma, sería la capacidad de motivarse por la norma penal.

Doctrinariamente se sostiene por un sector mayoritario, que los elementos de la culpabilidad, son la *imputabilidad*, la *exigibilidad de la conducta* y el *conocimiento de*

<sup>21</sup> Ver Frank, Reinhart, Estructura del Concepto de Culpabilidad. Trad. Sebastián Soler. Publicaciones del Seminario de Derecho Penal. Universidad de Chile, 1966, pág. 29

<sup>22</sup> Ver Muñoz Conde, Francisco, Derecho Penal, parte general, Tirant lo Blanch, 2da edición, Valencia, 1996, pág. 372.

*la antijuridicidad*. La primera es entendida como la capacidad de motivarse por la ley penal. Por ello, un *imputable* es capaz de comprender el elemento de reproche que forma parte de todo el juicio penal; y por lo tanto, si se le hallare culpable, se haría acreedor de una pena. Si no tiene esa capacidad, es un *inimputable*, por lo que no le será reprochada su conducta, y el juez eventualmente, lo podría someter a una medida de seguridad.

Nuestra legislación penal regula únicamente la inimputabilidad en su sentido negativo, al determinar sus causas, según el Art. 27 numeral 4) del Código Penal, al establecer que no es responsable penalmente:

“Quien en el momento de ejecutar el hecho, no estuviere en situación de comprender lo ilícito de su acción u omisión o de determinarse de acuerdo a esa comprensión, por cualquiera de los motivos siguientes:

1. a) enajenación mental;
2. b) grave perturbación de la conciencia; y,
3. c) desarrollo psíquico retardado o incompleto.

En estos casos, el juez o tribunal podrá imponer al autor, alguna de las medidas de seguridad a que se refiere este Código. No obstante la medida de internación sólo se aplicará cuando al delito corresponda pena de prisión”.

### **2.13 GRAVE PERTURBACIÓN DE LA CONCIENCIA.**

Difícil resulta definir en primer lugar el término *conciencia*, y en segundo lugar lo que es una *grave perturbación* de ella, pero basta con decir que el primero debe entenderse como la suma de valores, normas, pautas de comportamiento vigentes en cada momento, que definen la capacidad de auto determinarse del sujeto, en relación al alcance de las normas penales, que precisamente se fundan en un determinado sistema de valores de la colectividad<sup>23</sup>.

---

<sup>23</sup> Ver Moreno Carrasco, Francisco y Rueda García, Luis, Código Penal de el Salvador comentado, Consejo Nacional de la Judicatura, tomo 1, San Salvador, 2004, págs.. 152 y 153.

La *grave perturbación* comporta que la persona ignore o yerre sustancialmente respecto de los valores expresados en el precepto penal. Ello puede lograrse por alteraciones físicas y psíquicas, que tienen como resultado que el sujeto no haya adquirido conocimiento crítico sobre la trascendencia de los actos que realiza o le rodean.

Aunque la legislación no lo establezca, esa *grave perturbación de conciencia*, puede ser temporal o permanente, así como plena o parcial. Lo anterior, importa para los efectos de la “responsabilidad penal del ebrio”, ya que dependiendo del nivel de embriaguez en la persona al momento de cometer el hecho, así puede ser la afección de su capacidad de conciencia, y por lo tanto, su tratamiento penal.

En virtud de ello, los casos de grave perturbación de la conciencia por ingesta de alcohol, de manera permanente y plena, como el daño cerebral causado por “delirium tremens”, amnesias parciales (blackout), encefalopatía de Wernicke, síndrome de Korsakoff, junto a los casos de embriaguez patológica, ocasionaría de plano la inimputabilidad. Lo mismo sucede en los casos de perturbación de conciencia por ingesta de alcohol ocasional plena, sea fruto de una intoxicación aguda con pasajera obnubilación de conciencia, bajo la condición que el sujeto pierda por completo la capacidad de comprensión y autodeterminación.

Tratamiento diferente merecen los casos a los que se les aplica las reglas de la “*actio libera in causa*”, el cual constituye una excepción al principio de que los elementos de la teoría del delito se aplican al momento de la comisión del hecho, ya que según el Art. 28-A del Código Penal, no podrá ser excluido de responsabilidad penal aquel que haya buscado colocarse en estado de intoxicación plena por el consumo de bebidas alcohólicas, drogas u otras sustancias que produzcan efectos análogos, con el propósito de cometer un delito o cuando se hubiese previsto la comisión del mismo; ya que se remonta al dolo de intoxicarse previamente, con la finalidad de que una vez en dicho estado, cometer un ilícito penal. Un sector de la doctrina la denomina embriaguez pre ordenada.

## 2.14 IMPUTABILIDAD AMINORADA O DISMINUIDA.

Justifica tal denominación el hecho de que la dogmática penal contemporánea ha abandonado por impropias las denominaciones de “semi-responsabilidad” o “semi-imputabilidad”.

La *imputabilidad* o *capacidad de culpabilidad disminuida* no es una forma autónoma que se halle entre la *imputabilidad* y la *inimputabilidad*, sino un caso de *imputabilidad*, pues el sujeto es capaz de comprender el injusto del hecho y de actuar conforme a esa comprensión. Ello porque la capacidad de control es un concepto graduable; a la persona le puede costar más o menos esfuerzo poder motivarse en la norma y, en consecuencia, cuando aún existe capacidad de control, pero está sustancialmente reducida, por regla general disminuye la *culpabilidad*.

Este caso especial de *imputabilidad* no es una invención de la dogmática penal. La psiquiatría ha comprobado ya hace varios años, un estado intermedio entre la plena imputabilidad y la inimputabilidad. La lista estaría compuesta por varias patologías: neurosis, debilidad mental, deterioros seniles y preseniles, defectos esquizofrénicos (esquizofrenias residuales), posconmociones de cráneo, posencefalitis, epilepsias (equivalentes), toxicomanías, encefalopatías, afasias, y por supuesto, *la intoxicación alcohólica semiplena y los trastornos que la misma causa, ya sea ocasionales o permanentes*<sup>24</sup>.

En ese sentido, no es extraño observar con bastante frecuencia casos de intoxicación alcohólica, que si bien no se subsumen estrictamente en el art. 27 numeral 4°, letra b) del Código Penal, puede advertirse en el sujeto que su capacidad de comprensión o dirección de la acción se encuentra notable o sensiblemente disminuida a consecuencia de su estado.

Sin embargo, como dicha norma excluye de punibilidad sólo a quien por alguna de las causales allí previstas carezca en forma “absoluta” de su capacidad de comprensión y adecuación, resulta que tal sujeto es, en estos casos, plenamente imputable, pese a sufrir, por ejemplo, alguna anomalía que le impida comprender

---

<sup>24</sup> Ver Cabello, V., Psiquiatría Forense en el Derecho Penal, de Hamurabí, pág. 150.

“plenamente” la criminalidad de su acto. Ello es tratado como una circunstancia genérica que atenúa la responsabilidad penal, a tenor del Art. 29 letra 1) del Código Penal, y conforme al numeral 5) del Art. 63 del mismo cuerpo de leyes, sirve para la determinación judicial de la pena entre el mínimo y máximo señalado como marco penal para el delito cometido.

La interrogante acerca de si un sujeto imputable de forma aminorada debe ser tratado en estricto sentido como imputable, es decir, si es posible aplicar a quien cometió un ilícito padeciendo ciertos defectos de comprensión o adecuación de su conducta, que no le hacen inimputable plenamente, una pena que resulte inferior al mínimo de la escala legal correspondiente al delito.

## **2.15 BIENES JURÍDICOS PROTEGIDOS**

Al hablar de seguridad colectiva los problemas comienzan cuando intentamos dotar de contenido a tal concepto, y más cuando se pretende que, sea lo que sea la seguridad colectiva, realice la función de denominador común de todas las conductas bajo tal rúbrica ubicadas.

Si acudimos a la doctrina, las menciones a la seguridad colectiva como bien jurídico son numerosas, pero pocas las definiciones que se dan de la misma, y cuando se dan, son del siguiente tenor:

- El mantenimiento de la inmunidad de la colectividad en general, protegiéndola de ataques que pueden ser devastadores<sup>25</sup>.
- La garantía de la evitación de daños de dimensión supra individual, incriminándose por tanto, conductas que ponen en peligro bienes eminentemente colectivos, ya sea por su propia dimensión cualitativa, ya por el número indefinido de personas afectadas.
- Complejo de condiciones garantizadas por el orden jurídico que aseguran la vida, ya sea por su propia dimensión cualitativa, ya por el número indefinido de personas afectadas<sup>26</sup>.

<sup>25</sup> QUERALT JIMÉNEZ. J.J, E: Derecho Penal Español. Parte especial, 4ta edición. Barcelona 2002 p. 596. Señalar que este autor utiliza la expresión “seguridad pública” en lugar de “seguridad colectiva”.

<sup>26</sup> Cfr. Muñoz Conde, F.: Derecho Penal, parte especial, 14 edición, Valencia 2002, pág. 580.

- Presupuestos objetivos que tratan de controlar ciertos riesgos, evitando que se incremente la probabilidad de que resulten lesionados los intereses subyacentes, y que por tanto evitan un peligro para los mismos, así como el menoscabo de la expectativa de los ciudadanos de que algunas actividades peligrosas no acaben lesionando sus bienes e intereses fundamentales<sup>27</sup>.

Como se puede apreciar, estos intentos de definir la seguridad colectiva como bien jurídico autónomo, o no avanzan en nada respecto del concepto a definir, en la medida en la que incluyen parte de lo definido, haciendo referencias a la inmunidad de la colectividad o a bienes cualitativamente colectivos; o bien la concretan en un conjunto de condiciones o presupuestos que garantizarían otros bien jurídicos, y que van desde la referencia genérica e indeterminada a los bienes o intereses fundamentales, a referir expresamente la vida, la integridad, el bienestar y la propiedad.

Merecen destacarse, no obstante, las referencias que se hacen que se hacen a que eso bienes individuales mediatamente protegidos lo son en tanto que bienes de todos, y la relativa a la indeterminación del número de personas que puedan verse afectadas. Referencias ambas que pueden contribuir a articular una estrecha relación entre bienes jurídicos individuales y colectivos, a la vez a dotar de relevancia dentro de estos colectivos, a la vez que a dotar de relevancia dentro de estos últimos de naturaleza difusa, entre los que no se encontrarían los delitos de tráfico de los que ahora estamos tratando<sup>28</sup>.

Otras posiciones nos hablan simultáneamente de la seguridad del tráfico y la vida e integridad de las personas, pudiendo apreciarse, además, diversos grados aproximación a uno u a otros de los bienes jurídicos aludidos.

Entre quienes se aproximan más a la autonomía de la seguridad del tráfico como bien jurídico protegido, se encuentra Carmona Salgado, autora que, pese a negar que el concepto de tráfico seguro sea un fin en sí mismo, considerando la vida

<sup>27</sup> González Russ, J.J.: en AAVV: curso de Derecho Penal Español, parte especial II, Madrid, 197, pág. 95.

<sup>28</sup> Moreno Alcázar, M.A.: El concepto penal del incendio, pág. 337 y ss.

y la integridad de las personas que conforman la colectividad como los bienes particulares mediatamente protegidos por los delitos de tráfico, resalta que ello no significa (restar autonomía alguna a la seguridad del tráfico, bien jurídico tutelado de forma primordial e inmediata en ellos, aunque teleológicamente vinculado a esos otros intereses personales). Tal planteamiento lleva aparejada la insistencia en que el peligro inherente a estos delitos debe afectar a una colectividad o grupo genérico e indeterminado de personas.

Sin embargo la definición de un bien jurídico como la seguridad en el tráfico no debe entrañar una construcción tan artificiosa y formalista que lleve a sostener, como ha hecho un sector doctrinal minoritario, que la realización de las conductas típicas supone la lesión del referido bien jurídico, o incluso a olvidar que lo protegido no es una última instancia algo sustancialmente diverso de la vida, la salud o el patrimonio de personas concretas, respecto a las cuales la idea de seguridad en el tráfico tiene una función meramente instrumental.

Así se ha mantenido que la inclusión de estos delitos contra la seguridad del tráfico dentro de los delitos contra la seguridad colectiva, no puede identificarse sin más con la tipificación de las imprudencias contra la vida o la integridad sin resultados lesivos, sino que sólo tendrían cabida dentro de estos tipos penales aquellos supuestos en los que las personas puestas en peligro pudieran considerarse como representación de la colectividad.

Es decir, que aunque la seguridad del tráfico sea considerada como un bien jurídico instrumental, siendo los auténticos bienes jurídicos protegidos la vida y la integridad de las personas, no nos encontramos antes meros delitos de peligro frente a estos últimos bienes citados, sino que, tanto el concepto seguridad colectiva, como el de riesgo en general o de peligro común<sup>29</sup>, vienen a representar una barrera para algunos de los supuestos de peligro para las personas que se generen como consecuencia, en este caso, del tráfico rodado.

De tal manera, se dice, que si se trata de vehículos que se saltan un control policial obligando a apartarse a los policías para no ser atropellados, no se podrán

<sup>29</sup> Muñoz Conde, F.: Derecho Penal. Parte especial 10 edición., Valencia, 1995, págs... 482 y483.

incluir tales supuestos dentro de los tipos que se hallan ubicados dentro de los delitos contra la seguridad del tráfico, sino que se les deberá dar respuesta en función de la apreciación de culpa consciente o dolo eventual respecto de los posibles resultados lesivos para la vida o la integridad que se hubieran podido derivar de tales maniobras, y ello en tanto que los citados agentes de autoridad, en estas situaciones, no personificarían a la colectividad, al conjunto indeterminado de personas que podría haberse visto afectado por la citada conducción<sup>30</sup>.

Muy relevante en este sentido va ser la cuestión de la mayor o menor determinación de las personas. Es decir, que grado o nivel de determinación de las personas puestas en peligro bajo la rúbrica de los delitos contra la seguridad del tráfico.

Porque igual no es lo mismo que el conductor esté parado y arranque acelerando a continuación obligando a los policías que se disponen a darle el alto a apartarse bruscamente para no ser atropellado<sup>31</sup>, que si el vehículo ya va circulando y ante las sirenas de unos coches camuflados de la policía les embiste (no poniendo en peligro a nadie más que a los agentes de los vehículos indicados, ante la nula circulación existente en ese momento), o simplemente va circulando (temerariamente o no, pero de en todo caso con tiempo para reaccionar) y a la salida de una curva se percibe de un control policial ante lo que acelera saltándose y obligando a los agentes a apartarse en las mismas circunstancias antes indicadas.

En el primer caso se afirma que la determinación previa de estas personas puestas en peligro impide acudir a ubicar los hechos dentro de los delitos contra la seguridad del tráfico, lo mismo debería entenderse en los otros supuestos, y lo mismo ocurriría en el caso de un vehículo que circulando a alta velocidad (aunque no sea superior a la permitida) decide dar un giro brusco al acercarse a un grupo de jóvenes que circulan por el andén, con ánimo de impresionarlos, y ello en tanto que

<sup>30</sup> Feijoo Sánchez, B.: "Seguridad de tráfico y resultado de peligro concreto (comentario a las sentencias del Tribunal Superior de 5 de marzo de 1998 y 2 de junio de 1999), en la Ley n° 4942, 6 de diciembre de 1999, p. 2.

<sup>31</sup> Este fue el caso de la STS de 28-05-1986, comentada por Luzon Peña, D.M: Derecho Penal de Circulación (Estudios de la jurisprudencia del Tribunal Superior) 2da edición, Barcelona, 1990, págs. 159 y ss.

las personas cuyas vidas fueron puestas en peligro se encontraron en todo momento perfectamente acotadas.

Si dijéramos que en todo caso cualquiera podría haber ido andando por el andén en lugar de esos jóvenes, tendríamos que convenir que también cualquier otro agente, en un lugar de los que efectivamente dieron el alto a los vehículos anteriores podría haberlo hecho.

Todavía se puede cuestionarse más supuestos, piénsese en el conductor que, con perfecta visibilidad, circula en sentido contrario en una recta de autovía de varios kilómetros, sin que de momento haya circulación (circunstancias también frecuente según qué días y horas). En un momento dado divisa muy a lo lejos un vehículo que viene en el sentido permitido. La distancia es tal que el infractor podría perfectamente apartarse totalmente y parar cuando el otro conductor todavía estuviera lejos, es decir, en un momento en el que seguro que convendríamos que no llegó a haber peligro para la vida de nadie, ni siquiera (abstracto).

Siendo ello así, podríamos afirmar que en ese momento en el que divisó la presencia del vehículo que circulaba correctamente no habría comenzado la acción típica de ninguno de los delitos contra la seguridad del tráfico, y sin embargo viéndose en un muy serio peligro para sus vidas, de no reconsiderar su actitud del infractor, estarían ya perfectamente delimitadas. Por tanto, en el caso de que efectivamente acabaran cruzándose ambos vehículos, deberíamos también convenir que no cabría acudir a los delitos contra la seguridad del tráfico<sup>32</sup>.

Efectivamente la referencias a la seguridad colectiva, al riesgo en general, o al peligro común, permiten, y apuntan, a una colectividad indeterminada de personas puestas en peligro, o al menos que potencialmente puedan serlo, razón por la que bastaría que una sola de ellas fuera efectivamente puesta en peligro (en aquellos tipos considerados de peligro concreto), para entender consumado el delito

---

<sup>32</sup>Mir Pug, S.: “Conducción Temeraria y el nuevo art. 340 bis d) del Código Penal”, en Cursos del Centro de Estudios Judiciales, Vol. 11- Derecho de la Circulación (Aspectos civiles y penales)-, Madrid, 1993, págs... 191 y192. Luzón Peña, D.M.: de Vidente Remesal, J. Díaz y García- Conlledo, M. Rodríguez Montañés, Ma. T., y Paredes Castañón, J. M: “¿Conductores suicidas o conductores homicidas?” págs... 363 y 364.

respectivo; pero de ahí exigir como requisito necesario que las víctimas se encuentren efectivamente indeterminadas hay una diferencia.

Siendo que se puede afirmar lo que primero sin exigir lo segundo, y que además, como se ha visto, lo de que estén o no determinadas es muy ambiguo, parece conveniente no sobrevalorar en exceso la importancia de la indeterminación de las personas que se ven puestas en peligro.

Además, cabe objetar a los planteamientos antes expuestos, no sólo como el hecho de que parten de la seguridad del tráfico, no sólo como rúbrica del correspondiente Capítulo del Código Penal, sino como bien jurídico protegido por los delitos bajo tal rúbrica ubicados, si bien de forma mediata a la vida e integridad de las personas.

El entendimiento del que ya se ha dicho se parte en esta exposición, de la vida y la integridad de las personas como los bienes jurídicos directamente protegidos en estos delitos, no admitiéndose la seguridad del tráfico ni siquiera como un bien jurídico colectivo de carácter instrumental, favorece enormemente la apuesta efectuada a favor de la aplicación de estos tipos penales a los distintos supuestos arriba planteados.

La cuestión de la relevancia o no de la puesta en peligro de los acompañantes resulta muy reveladora en esta cuestión. Dejando a un lado la problemática de si basta o no la puesta en peligro de los acompañantes que lo asumen, lo que parece más claro es que en el caso de acompañantes que no hayan asumido tal peligro, y con independencia de otras calificaciones jurídicas que pudieran entrar en concurso de delitos, no hay inconveniente en acudir a los correspondientes tipos contra la seguridad del tráfico, siendo que, evidentemente, en estos caso los sujetos pasivos están absolutamente determinados.

Como se aprecia, pues, son frecuentes los supuestos que considerados normalmente dentro del ámbito de los delitos contra la seguridad del tráfico, se ven

integrados por sujetos pasivos en buena medida, cuando no totalmente, determinados<sup>33</sup>.

Se entiende, pues, que basta con conducir un vehículo a motor o un ciclomotor, para que cualquier peligro para las personas derivado de tal conducción pueda integrar la anti juridicidad requerida por estos delitos, siempre que el mismo supere, claro está, el riesgo permitido. Las exigencias de que el peligro para las personas derive el tráfico rodado quedarían así reducidas a que deriven del uso de vehículos a motor o ciclomotores<sup>34</sup>.

Así se puede llegar a entender que, pese a ser frecuentes en la jurisprudencia los supuestos de hecho que vienen a coincidir con las hipótesis que antes he planteado en relación con las repercusiones penales de la determinación/indeterminación de los sujetos pasivos de estos delitos, en ningún caso se han resuelto a favor de la opción por la calificación jurídica de tentativa de lesiones o de homicidio<sup>35</sup>.

## **2.16 PROBLEMAS DE COMPETENCIA**

En distintas resoluciones pronunciadas por la Honorable Corte Suprema de Justicia (CSJ) –ejemplos: 24-2204, 39-2004 y 48-2004- en conflictos de competencia suscitados entre jueces de la jurisdicción común y los de tránsito, para elucidar sobre el trámite de la instrucción del delito de conducción temeraria de vehículo de motor (CTVM), la referida Corte casi indefectiblemente se ha manifestado en los siguientes términos.

Se observa que la Fiscalía General de la República, presentó requerimiento por el delito de Conducción Temeraria de Vehículo Automotor.

En ese sentido, se vuelve necesario recalcar lo que en anteriores resoluciones se ha dicho, que cuando la representación fiscal, requiera por el citado delito, son competentes para desarrollar la fase de instrucción los jueces de la jurisdicción común, ya que se trata de una conducta anterior a la producción de los

<sup>33</sup> Feijoo Sánchez, B.: "Seguridad de tráfico y resultado de peligro concreto. Pág. 2.

<sup>34</sup>Lascurain Sánchez, J.A. en AAVV.: Comentarios al Código Penal, Madrid, 1977, pág. 1039.

<sup>35</sup>Luzon Peña, D.M: Derecho Penal de Circulación. Págs... 159 y ss.

resultados, no hay que perder de vista que, el legislador al tipificar el delito en comento, lo que pretendió fue sancionar una conducta dolosa de peligro concreto; es decir, una acción que pone en riesgo los bienes jurídicos vida e integridad física de las personas, mediante la acción de conducir temerariamente un vehículo automotor, a través de las modalidades que al efecto describió el legislador en la citada disposición legal<sup>36</sup>.

De esta manera, la CSJ ha aclarado esta problemática al declarar que la competencia funcional de la instrucción corresponde a los funcionarios con jurisdicción ordinaria.

En la resolución dictada a las diez horas cuarenta y cuatro minutos del trece de enero del dos mil cinco, en uno de los conflictos de competencia sometidos a su decisión, la CSJ hace la valoración siguiente: “El Juez de Tránsito separó indebidamente los procesos, pues bien es cierto existieron lesiones, las mismas fueron a consecuencia de que el ahora imputado conducía en supuesto estado ebriedad, siendo esta la razón por la cual se le atribuyó el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor , por lo tanto, tales lesiones no pueden considerarse culposas, pues se ocasionaron a raíz de una acción dolosa como lo es el delito de Conducción Temeraria de Vehículo de Motor, por lo que el competente para conocer de tales delitos en un solo proceso debió ser el Juez de Instrucción.

La somera lectura de la valoración apuntada puede generar confusión y muchas discusiones; pues, para algún sector doctrinal, pudiera parecer que con el referido llamado de atención nuestro máximo tribunal se esté decantando por calificar automáticamente de “dolosas” las lesiones, por el simple hecho de provenir como resultado de la comisión de un delito doloso, lo que sería equivalente a avalar la vigencia de la responsabilidad objetiva y conculcar el principio de culpabilidad.

Esta línea de pensamiento sólo encuentra viabilidad y congruencia, cuando se puede establecer de manera certera que en el comportamiento del sujeto que

---

<sup>36</sup> Conflicto de competencia número 39-2004, resolución pronunciada a las once horas y nueve minutos del dieciséis de diciembre de dos mil cuatro.

conduce temerariamente ha existido el dolo –al menos eventual- de producir un detrimento físico en una o más personas determinadas.

Sin embargo, es fácil replicar que tal solución dogmática deja de ser oportuna cuando el sujeto activo maneja su vehículo bajo los presupuestos de la conducción temeraria y las lesiones que perpetra son producto de la imprudencia –culpa consciente-, con lo cual estamos penetrando ineludiblemente en el terreno de los problemas concursales –ideal o real- que pueden generarse entre ambos delitos: conducción temeraria de vehículo de motor –doloso- y lesiones –imprudente-; que, no obstante lo sustantivo de su tratamiento, la solución tiene incidencia en el área adjetiva.

Ante la situación planteada es fácil sucumbir a la tentación procesal de escindir las conductas en sendos procesos para sus respectivas investigaciones –ordinaria y tránsito-; empero, por razones de economía procesal, así como por la relación de causalidad entre ambos delitos, por lo pragmático de la disponibilidad de los medios de prueba y por no ser un dislate jurídico, estimo que debe ser el funcionario de la jurisdicción ordinaria –juez instructor- quien debe dar el trámite a la fase de investigación de ambos hechos punibles en un solo expediente, con lo cual se evita la diversificación del juzgamiento y de decisiones judiciales al converger ambos casos, después de la instrucción, en un mismo tribunal de sentencia.

Este es coincidente con lo planteado por la Honorable CSJ, en la parte de postres de la resolución últimamente apuntada, al criticar la división de las causas penales por los delitos de CTVM y lesiones culposas para su individual instrucción, en vista “ que tal situación podría dar lugar a que los tribunales que conocen en forma separada, pronuncien sentencias congruentes, es decir, absolviendo por la causa y condenando por el efecto (Lesiones Culposas), o viceversa, lo cual iría en contra del Debido Proceso, generando con ello vulneración a una eficaz Administración de Justicia”<sup>37</sup>.

---

<sup>37</sup> Resolución dictada por la CSJ, a las diez horas cuarenta y cuatro minutos del trece de enero de dos mil cinco, en Conflicto de competencia.

## **2.17 PROBLEMA PROBATORIOS**

La CSJ ha establecido – de una manera sucinta para mi gusto- que la parte objetiva del tipo penal de CTVM está compuesta por los siguientes elementos descriptivos normativos: “. La conducción temeraria de vehículo de motor, que no es más que desatender las normas elementales de cuidado y seguridad vial al momento de conducir un vehículo automotor; Transgredir las normas de seguridad vial, es decir, quebrantar las disposiciones legales comprendidas en la Ley General de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Reglamento General de Tránsito y otras que regulan la forma de conducir los vehículos; y, poner en peligro la vida y la integridad física de las personas, mediante el cual el legislador ha querido proteger la vida y la integridad física de las personas que transitan por la red vial, llámese estos conductores, pasajeros o peatones”.

### **MARCO JURIDICO**

#### **2.2.1 NOCIONES INTRODUCTORAS**

La estructura lógica del ordenamiento jurídico, dice Hans Kelsen que constituye “no un sistema de normas jurídicas de igual jerarquía, situadas unas al lado de las otras, por así decir, sino un orden gradado de diferentes capas de normas”. Es decir, la existencia de una gradación en el orden jurídico, o si se quiere, de una estructura escalona que, abarcando todas las normas jurídicas, se extiende desde la norma fundamental hasta las normas individuales.

Merkl, discípulo de Kelsen, comparó esta estructura con una pirámide, por la difusión y de éxito de esta comparación, se habla de pirámide jurídica como símbolo de cada orden jurídico singular y aun del internacional, en el que resultan armonizados todos aquellos.

En dicha pirámide, las normas se distribuyen en las distintas gradas, que se escalonan desde el vértice hasta la base, disminuyendo en el mismo sentido su generalidad; es por ello que mientras en el plano más alto se encuentran las normas constitucionales -en sentido positivo- en la base de la pirámide se hallan las normas

individuales. Entre ambos extremos, se encuentran los tratados internacionales, las leyes, los decreto Ejecutivos, etc.

Debajo de las normas individuales, se encuentran los actos de ejecución material de las mismas.

### **2.2.2 CONSTITUCIÓN DE EL SALVADOR**

**Artículo 1.-** El Salvador reconoce a la persona humana como el origen y el fin de la actividad del Estado, que está organizado para la consecución de la justicia, de la seguridad jurídica y el bien común.

Así mismo reconoce como persona humana a todo ser humano desde el instante de la concepción.

En consecuencia, es obligación del Estado asegurar a los habitantes de la República, el goce de la libertad, la salud, la cultura, el bienestar económico y la justicia social.

**Análisis:** se refiere a que el objetivo primordial del Estado es la persona humana, desde el instante de su concepción, protegiendo cada uno de sus derechos; brindando los servicios básicos que se necesitan para vivir y buscando la justicia como su primer objetivo en caso de conflictos, asegurando una imparcialidad.

**Artículo 2.-** toda persona tiene derecho a la vida, a la integridad física y moral, a la libertad, a la seguridad, al trabajo, a la propiedad y posesión, y a ser protegida en la conservación y defensa de los mismos.

Se garantiza el derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen.

Se establece la indemnización, conforme a la ley, por daños de carácter moral.

**Análisis:** nos hace referencia que a ninguna persona se le deben violentar sus derechos, y en caso que le sean violentados de alguna manera, tiene que tener mecanismos de defensa de los mismos y el Estado les debe de proporcionar las herramientas para las mismas. En caso de daños se le deberá indemnizar de una

manera ya sea económica o por medio de una disculpa que recompense el daño causado.

**Artículo 11.-** ninguna persona puede ser privada del derecho a la vida, a la libertad, a la propiedad y posesión, ni de cualquier otro de sus derechos sin ser previamente oída y vencida en juicio con arreglo a las leyes; ni puede ser enjuiciada dos veces por la misma causa.

La persona tiene derecho al Habeas Corpus cuando cualquier individuo o autoridad restrinja ilegal o arbitrariamente su libertad. También procederá el Habeas Corpus cuando cualquier autoridad atente contra la dignidad o integridad física, psíquica o moral de las personas detenidas.

**Análisis:** este artículo establece lo que es el principio del debido proceso, estableciendo las garantías fundamentales a las cuales todos los individuos debemos estar sujetos y protegidos en la ley primaria así como en las disposiciones secundarias dependiendo del caso que proceda.

**Artículo 12-** Toda persona a quien se le impute un delito, se presumirá inocente mientras no se pruebe su culpabilidad conforme a la ley y en juicio público, en el que se le aseguren todas las garantías necesarias para su defensa.

La persona detenida debe ser informada de manera inmediata y comprensible, de sus derechos y de las razones de su detención, no pudiendo ser obligada a declarar. Se garantiza al detenido la asistencia de defensor en las diligencias de los órganos auxiliares de la administración de justicia y en los procesos judiciales, en los términos que la ley establezca.

Las declaraciones que se obtengan sin la voluntad de la persona carecerán de valor; Quien así las obtuviere y empleare incurrirá en responsabilidad penal.

**Análisis.** Este artículo se refiere a que todas las personas son inocentes mientras no se determine su culpabilidad por sentencia ejecutoriada y respetando los principios del debido proceso; teniendo derecho a que se le garantice su defensa para que su libertad no le sea fraccionada de forma definitiva.

**Artículo 14.-** corresponde únicamente al órgano judicial la facultad de imponer penas. No obstante la autoridad administrativa podrá sancionar, mediante resolución o sentencia y previo el debido proceso, las contravenciones a las leyes, reglamentos u ordenanzas, con arresto hasta por cinco días o con multa, la cual podrá permutarse por servicio sociales prestados a la comunidad.

**Análisis:** esta norma legal permite la creación de los procedimientos administrativos sancionatorios, en el sentido en que faculta a la autoridad administrativa para la imposición de sanciones, y por ende a crear los procedimientos necesarios, y de esta forma darle cumplimiento al debido proceso en pro de velar por que se logra mayor agilidad en dichos procedimientos y descongestionar el trabajo de las instituciones judiciales.

**Artículo 18.-** Toda persona tiene derecho a dirigir sus peticiones por escrito, de manera decorosa, a las autoridades legalmente establecidas; a que se le resuelvan, y a que se le haga saber lo resuelto.

**Análisis.** En éste artículo queda en evidencia el derecho que como ciudadanos tenemos, por el hecho que todos estamos facultados para poder dirigirnos a una entidad, sea cual sea la necesidad que exista y será esta quien resuelva, pero así como nos dirigimos tenemos todo el derecho y las autoridades el deber de resolernos, ya sea en forma positiva o negativa; pero independientemente de esto, las autoridades deben dar respuesta a lo solicitado por el peticionario.

## **2.2.3 LEY DE PROCEDIMIENTOS ESPECIALES SOBRE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

### **TITULO I**

#### **2.2.3.1 JURISDICCION Y ALCANCES DE LA LEY**

**Art. 1. –** EL conocimiento de las acciones para deducir las responsabilidades penales y civiles en casos de accidentes de tránsito terrestre ocasionados por toda clase de vehículos, serán de competencia de los Tribunales Especiales de Tránsito, conforme al procedimiento establecido en esta Ley. Los referidos Tribunales se denominarán Juzgados de Tránsito y tendrán asiento, dos en la ciudad de San

Salvador; uno en la ciudad de Santa Ana y otro en la ciudad de San Miguel. Podrán establecerse otros Juzgados de Tránsito en las cabeceras Departamentales o de Distrito.

**Análisis:** Aquí nos presenta la potestad jurisdiccional que tienen los juzgados de tránsito para que estos conozcan de todas las acciones que tenga su origen en accidentes de tránsito en general y poder realizar todas las diligencias pertinentes para llegar a deducir quien o quienes son acreedores tanto de responsabilidad penal como civil; así mismo establece la distribución de éstos juzgados, la cual es realizada por zonas las cuales se dividen en : centran, occidental y por ultimo pero no menos importante la zona oriental.

## **TITULO II**

### **2.2.3.2 DE LA ACCION PENAL Y CIVIL RESULTANTES DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO**

**Art. 4. –** Un accidente de tránsito puede dar lugar a: 1º) A la acción penal, para la aplicación de las sanciones que correspondan a quienes resultaren culpables del accidente; y 2º) A la acción civil, para la indemnización por los daños y perjuicios resultantes del accidente.

**Análisis:** Este artículo nos presenta los resultados, consecuencias y responsabilidades de un accidente de tránsito, las cuales son: en primer lugar la responsabilidad penal y en segundo lugar la responsabilidad civil. La primera responsabilidad, se puede llevar a cabo por acción u omisión en forma dolosa o culposa siendo su resultado la aplicación de las sanciones que correspondan en materia penal, a los que resultaren responsables las personas mayores de dieciocho años.

La segunda responsabilidad antes mencionada, se nos presenta como resultado de la primera, responsabilidad que requiere que el que ejecute un hecho que por su culpa o negligencia (imprudencia) ocasione un daño a otro, está obligado a reparar el perjuicio, la cual se realiza a través de una indemnización y puede ser esta por daño emergente (daño material afectivo), lucro cesante (ganancia de la que

fue privado), daño moral (daño no patrimonial lesiones físicas) y sus consecuencias son la restitución de las cosas, pago respectivo, reparación del daño, indemnización y costas procesales.

### **TITULO III DEL PROCESO PENAL**

#### **2.2.3.3 DE LA INSTRUCCIÓN**

**Art. 10.** – En las ciudades donde hubiere Juez de Tránsito, corresponde a éste toda la instrucción de los informativos por delitos o faltas resultantes de los accidentes de que trata esta Ley. Donde no hubiere Juzgado de Tránsito, practicarán las primeras diligencias los Jueces de Paz, y las demás diligencias de instrucción los Jueces de Primera Instancia con jurisdicción penal, quienes practicarán también las primeras diligencias cuando así lo estimaren conveniente tomando en cuenta la gravedad del hecho.

**Análisis:** En las ciudades donde hubiere juez de tránsito, serán éstos los responsables de la instrucción de todos los informativos resultantes de accidentes de tránsito; si no hubiere juez de tránsito conocerán los Jueces de Paz en las primeras diligencias y dependiendo de la gravedad del hecho conocerán los Jueces de Primera Instancia de primeras diligencias.

**Art. 11.** – Son primeras diligencias, que no pueden diferirse: la inspección personal en el lugar donde ocurrió el accidente, el reconocimiento pericial de los ofendidos o del cadáver y la inspección en los vehículos. Además, si fuere posible la fotografía de estos últimos y de las señales que dejó el accidente, el examen de los testigos presenciales y las declaraciones de los indiciados y ofendidos.

**Análisis:** Este tipo de diligencias no pueden retardarse ni trasladarse para otra fecha, ya que de existir esa posibilidad se perdería una considerable cantidad de elementos de convicción que pueden ser irreproducibles, por lo tanto se tienen que realizar en el menor tiempo posible.

El juez para la inspección que realice podrá hacerse acompañar de peritos especialistas para la evaluación de los daños que tengan relación al hecho, estos pueden ser técnicos adscritos a los juzgados de tránsito así como también perito

mecánico; todo esto a fin de la realización de la evaluación de los daños que tengan relación al hecho, siendo este el objetivo principal de la inspección; el perito en mecánica dictaminará el buen o mal estado de los automotores en forma general y el cual será necesario para su funcionamiento normal llegando así a sus conclusiones; el perito de tránsito se encarga de evaluar los daños materiales resultantes del hecho; si se considera necesario un dictamen de planimetría, se debe de solicitar un experto en la materia.

El juez en la misma inspección podrá tomar la declaración indagatoria a los conductores y exigirles la entrega de su licencia y podrá en el mismo acto evaluar el grado de culpabilidad basándose en las pruebas y pudiendo dejar en libertad al conductor que él considere que no tuvo culpa alguna. El juez instructor dentro de sus posibilidades tomara la declaración a los testigos oculares en el lugar del accidente, de lo contrario podrá citarlos para ese efecto dentro del menor tiempo posible ya que solo cuenta con 15 días para su instrucción, desde que tuvo conocimiento del hecho.

Los Jueces de Paz, iniciando por contar con un requerimiento fiscal y únicamente en casos que se tengan lesiones, solo cuentan con 72 horas para practicar las primeras diligencias, luego tiene que remitirlas al Juez de primera instancia para su continuación. Si fuere Juez de Paz y en su localidad existe Juez de Tránsito su remisión será a éste.

Aquí se tienen que aclarar que los Jueces de Primera Instancia tienen 15 días para depurar el informativo si fue iniciado por él, pero si recibió las primeras diligencias, contará con solamente 12 días para su depuración y dará cuenta del informativo al Juez de Tránsito correspondiente. Haciendo la aclaración, que en nuestro medio en la práctica, cuando se da que en el hecho de llevar caso de lesiones se da el dilema si el caso es competencia del Juez de Tránsito o si es competencia del Juez de Instrucción en materia penal.

**Art. 19.** – La policía de tránsito, 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 siguientes:

**COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA**

1) Cuidar de que los vehículos permanezcan en la posición en que quedaron, si no interrumpieren el tránsito procurando conservar las huellas y señales mientras no llegare al lugar el Juez de instrucción.

2) Tomar las medidas necesarias para el traslado de los lesionados al lugar donde se les prestarán los auxilios correspondientes, sin esperar la comparecencia del Juez instructor;

3) Retener los objetos que considere necesarios para la investigación;

4) Proceder a la captura de los presuntos culpables únicamente en los casos del Art. 17. Los agentes de la autoridad no podrán capturar en ningún caso a quienes lleven a centros médicos u hospitalarios a personas lesionadas a consecuencia de accidentes de tránsito, si no es con orden judicial escrita;

5) Levantar planos descriptivos, tomar fotografías o películas de lugar y practicar todas las investigaciones aconsejadas por la técnica de policía de tránsito;

6) Recoger información de los aprehendidos de testigos y de vecinos del lugar que puedan resultar útiles para la investigación;

7) Practicar las demás diligencias indispensables, si hubiere riesgo de que cualquier demora perjudique la investigación.

**Análisis.** En este artículo se da a conocer el papel que desempeña la Subdirección de Tránsito Terrestre de la Policía Nacional Civil, en cuanto al aislamiento o permanencia dentro de lo posible del lugar del accidente, y de otras actuaciones de no menor importancia para el juez, el cual las apreciara prudencialmente como pruebas o como simple información la cual quedara sujeta a verificación judicial. Los agentes y especialmente la Policía de Tránsito al tener conocimiento de un accidente donde hubieren muertos o lesionados darán cuenta inmediatamente al Juez competente, pero en la actualidad se deberá de informar a la Unidad de Vida de la Fiscalía General de la República, pero si este no se presentare de inmediato, dichas agentes practicara la investigación preliminar.

## COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA

Si el Juez se presentare posteriormente podrá suspender dicha investigación, podrá continuarla u ordenar determinadas diligencias auxiliares. Pero en la práctica le corresponde a la Policía Nacional Civil y a la Fiscalía General de la República.

En caso de existir o no alguna captura, Fiscalía tiene 72 horas para presentar el requerimiento fiscal al juzgado correspondiente, según lo estipulado en el artículo 268 del código procesal penal. No podrán hacer capturas a las personas que señala el artículo 36 del FONAT.

Toda la investigación realizada por la Policía de Tránsito deberá ser remitida 8 horas después de su iniciación a Fiscalía General de la República quien será quien impulsara el proceso adecuado, en base al artículo 267 del código procesal penal.

**Art. 23.** – Si no procediere el sobreseimiento el Juez dictará auto de llamamiento a juicio oral público y decretará embargo en bienes del reo.

Cuando el reo no tuviere defensor, en el mismo auto el Juez le prevendrá que lo nombre dentro de veinticuatro horas contadas a partir de la notificación que se le haga; y si el reo fuere ausente, dicha notificación se le hará, por medio de edicto que se fijará, en el tablero del Juzgado.

En ambos casos, si el reo no nombrare defensor, el Juez lo hará de oficio, en la siguiente audiencia. Nombrado el defensor, se le notificará el auto de llamamiento a juicio.

**Análisis:** Se da el llamamiento a juicio cuando el Juez considere que existe suficiente culpa en el accidente por parte de uno o varios participes en el hecho, no procediendo así el sobreseimiento, así mismo decretará embargo en los bienes del reo para respaldar los daños causados. En estos caso si él imputado no nombra un defensor, la Procuraduría General de la República le asignara uno de oficio, señalado en el artículo 82 numeral 3 del código procesal penal, cumpliendo así con los derechos constitucionales los cuales son el “derecho de defensa” y por consiguiente el “derecho al debido proceso”.

Con relación al auto de llamamiento a Juicio, éste deberá contener el emplazamiento al procesado, a su defensor, al acusador, al agente de la Fiscalía

General de la República adscrito al juzgado, así como a terceros responsables civilmente que sean conocidos. Ejecutoriado dicho auto, el Juez señalará el día y la hora para la vista pública y prevendrá a las parte sobre su comparecencia. La vista pública iniciara con la lectura de los pasajes del proceso, alegaciones de las partes, declaración de los testigos y peritos.

De todas las actuaciones anteriores se levantará acta, las cuales pueden servir para fundamentar el fallo, la sentencia será pronunciada 5 días después de la vista, pudiendo ser absolutoria o condenatoria. Aquí hay que hacer notar que durante el desarrollo del informativo el Juez considera que hubo “dolo”, la ley lo faculta para suspender el proceso y remitir las diligencias y el reo si fuere detenido al Juez competente, para que sea juzgado conforme al derecho común, y todas las diligencias o actuaciones realizadas por el Juez de tránsito serán válidas.

**Art. 36.-** Son responsables solidariamente, por el pago de los daños y perjuicios a terceros:

a) El conductor o conductores de los vehículos causantes del accidente que da lugar al reclamo, o a su representante legal, si aquél o aquéllos fueren incapaces de obligase civilmente;

b) La persona o personas naturales o jurídicas, que en virtud de fianza, contrato de seguro o a cualquier otro título se hubieran obligado a responder por los daños ocasionados por sus fiados o asegurados, hasta el límite señalado con el respectivo contrato;

c) El o los terceros por cuya culpa se hubiere originado el accidente; y

d) La persona o personas, naturales o jurídicas que, en propiedad, arrendamiento o a cualquier otro título, tuvieren en su poder un vehículo, siempre que éste fuere utilizado por una empresa industrial, comercial o de servicios.

No habrá lugar a la responsabilidad solidaria a que se refiere este artículo, si en el juicio respectivo se estableciere que el que reclama los daños es el único culpable del accidente o, que éste provino de fuerza mayor o caso fortuito que no se deba a defecto del vehículo, rotura o falla de sus piezas o mecanismo, aunque la

rotura o falla fueren producidas por una causa externa que no haya sido provocada intencionalmente.

**Análisis:** Este artículo nos señala y establece quienes son responsables solidarios frente a terceros y establece que son el conductores de los vehículos originarios del hecho o en su caso cuando son menores de edad, con su representante legal así mismo también son responsables todos aquellos que por amistad, contrato u consanguinidad, se hubieren obligado a responder por los daños causados por el conductor, en la misma situación se ubican los terceros que fueren culpables por haber originado el accidente, también obliga a personas (naturales o jurídicas) que bajo cualquier título tuvieren un vehículo y con el señalamiento especial que su uso debe ser de una empresa (industrial, comercial o servicios); no existe la responsabilidad solidaria.

Cuando el que reclama los daños es el único responsable o quien ocasiono el accidente ya sea por caso fortuito, fuerza mayor o por fallas mecánicas, siempre y cuando no hayan sido provocadas.

**Art. 37.-** No incurrirá en responsabilidad el propietario del vehículo que lo ha entregado a otra persona, antes de producirse el accidente, en arrendamiento con promesa de venta, siempre que se compruebe tal circunstancia por medio del Registro de Matrículas que lleva el Departamento General de Tránsito o por medio de escritura pública. En estos casos, la responsabilidad recae en el arrendatario.

Tampoco cabrá ninguna responsabilidad al propietario o tenedor de un vehículo de cuyo poder hubiere sido éste sustraído sin su consentimiento si dentro del juicio respectivo comprobare tal circunstancia.

**Análisis:** Este artículo exime de toda responsabilidad a la persona que aun siendo propietario lo ha entregado en arrendamiento con promesa de venta, todo lo anterior tiene que haberse realizado antes del accidente y tiene que ser comprobada tal situación; así mismo exime al propietario o tenedor al cual le fue sustraído el bien sin su consentimiento y fue el generador del hecho.

**Art. 39.-** Ocurrido un accidente en que sólo resultaren daños materiales, o cuando el conductor fuere un menor de edad a quien se le atribuyere daños personales, materiales o ambos, los interesados o el representante legal en su caso, podrán comparecer ante cualquier juez de paz o notario, a efecto de consignar en un acta las estipulaciones en que hubieren convenido sobre la reparación de los daños. La certificación del acta que extienda el juez de paz o el acta notarial en su caso, tendrán fuerza ejecutiva. Tanto la certificación como el acta se extenderán en papel común.

**Análisis:** Cuando se ha dado un accidente en el cual solo haya daños materiales o ambos y el conductor fuere un menor de edad, nos establece las formas por las cuales se puede llegar a un convenio, siendo la primera ante el Juez de Paz y la segunda ante notario y por medio de acta la cual tendrá fuerza ejecutiva. Si no se llegara a este acuerdo, la persona perjudicada hará la petición al Juez para que llame a la otra parte a conciliación. Si se presentara el caso en que no hay conciliación total o solamente parcial, si puede proceder a interponer la demanda correspondiente, en la cual si son varios los demandados la ley da la potestad de hacerla en forma conjunta o por separado.

**Art. 46.-** Admitida la demanda, el Juez ordenará el emplazamiento de los demandados, citándolos para que, junto con el demandante, comparezcan el día y hora que señale, con las pruebas que tuvieren; y pedirá al mismo tiempo certificación de lo actuado al respecto por los órganos auxiliares correspondientes, según información que deberá suministrarle el demandante.

En el caso del inciso tercero del Art. 22, el Juez compulsará los pasajes pertinentes del informativo en que se dictó el sobreseimiento. La comparecencia se fijará para uno de los ocho días hábiles siguientes a la fecha de admisión de la demanda, pudiendo señalarse para un día fuera de dicho término cuando el Juez lo considere necesario.

**Análisis:** Siendo admitida la demanda, que deberá llevar todos los requisitos establecidos en el artículo 276 y deberá ser admitida en base al artículo 279 ambos del Código Procesal Civil y Mercantil, el Juez ordena el emplazamiento de las partes

en el día y hora establecido, estas deberán de presentar las pruebas como examen de alcohol, peritaje mecánico, exámenes de sangre u orina por medio de los cuales se puede demostrar que en ese momento no se encontraba bajo el efecto de drogas o si fue ocasionado el accidente por desperfectos mecánicos y otros motivos los cuales tendrán que probarlos y como resultado de esto puede ser sobreseído o resultar culpable.

#### **2.2.4. LEY ESPECIAL PARA LA CONSTITUCIÓN DEL FONDO PARA LA ATENCIÓN DE VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

Art. 1.- La presente ley 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, de conformidad con las condiciones fijadas en la presente ley, todo con el objeto de reducir en forma sistemática los accidentes de tránsito.

**Análisis:** El fin de la presente ley, es garantizar una indemnización por daños a las personas que resulten afectadas en un accidente de tránsito, ya sea una lesión, una discapacidad e incluso si resultará fallecida a los familiares de los mismos en el orden que establece la ley en el artículo 21. También del mismo fondo poder utilizarlo para el fortalecimiento de la red vial, educación a las personas en la prevención vial, etc.

Art. 4.- Para los efectos de la presente ley, se entenderá como víctima a toda persona, ya sea conductor, pasajero o peatón, que como consecuencia de un accidente de tránsito, ocurrió en una vía pública, resulte fallecida o con algún grado de discapacidad, temporal o permanente, haya o no tenido responsabilidad en dicho

percance. En caso de duda sobre la determinación de si una persona tiene o no la calidad de víctima de accidente de tránsito, el FONAT, podrá solicitar y recabar de oficio la prueba que estime conveniente a fin de determinaren forma fehaciente dicha calidad.

**Análisis:** Define el concepto de víctima, que no solo son los peatones sino que también los conductores y los pasajeros de los vehículos. Y en caso de duda sobre quién es la víctima y quien el imputado, el FONAT podrá de oficio recabar todas las pruebas necesarias para esclarecer los hechos.

Art. 21.- En caso de fallecimiento de la víctima, se considerarán beneficiarios para el pago de las prestaciones económicas a que se refiere la presente ley:

- 1) Los hijos y el cónyuge, o en su caso la conviviente de la víctima;
- 2) El padre y la madre de la víctima;
- 3) Los abuelos y demás ascendientes de la víctima;
- 4) Los hermanos de la víctima; y
- 5) Los sobrinos y los tíos de la víctima.

Los sujetos enumerados en los ordinales anteriores, preferirán unos a otros por el orden de su numeración, de manera que sólo a falta de llamados en el ordinal anterior, entraran los designados en el ordinal que sigue, debiendo dividirse el beneficio económico por partes iguales entre las personas comprendidas en cada ordinal.

Se consideraran asimismo beneficiarios para los efectos de esta ley, las personas que a consecuencia de un accidente de tránsito, resulten con algún grado de discapacidad, temporal o permanente.

Si transcurrido un año desde el accidente en que falleció una víctima de accidente de tránsito, no presentasen solicitud de reclamo de las prestaciones económicas, ninguno de los sujetos señalados en los distintos ordinales del inciso primero de éste, el Fondo deberá destinar la correspondiente prestación económica a los fines establecidos del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Las solicitudes de reclamo de prestaciones deberán presentarse dentro de los primeros quince días hábiles del mes siguiente de ocurrido un accidente de tránsito. Quienes no presenten las solicitudes dentro de este plazo perderán el derecho a reclamar las prestaciones que correspondan.

En el reglamento de esta ley se determinarán los demás requisitos y formalidades que deberán cumplir quienes conforme a la presente ley, tenga derecho a los beneficios del fondo.

**Análisis:** De manera explícita señala quienes son los familiares, que serán a quienes se les entregará la indemnización económica en caso de fallecimiento de la víctima. Mediante un orden cronológico basado en los grados de consanguinidad, el cual se deberá respetar y dividirse en partes iguales las personas comprendidas en cada numeral.

Art. 22.- Estarán excluidos de los beneficios económicos establecidos en la presente ley:

- a) Los fallecimientos causados a conductores y ocupantes en carreteras de automóviles y otras competencias de vehículos automotores, ya sean legales o ilegales.
- b) El suicidio legalmente comprobado y/o la comisión de lesiones auto infligidas utilizando un vehículo automotor.
- c) Toda acción dolosa encaminada a producir lesiones o muerte con el fin de obtener los beneficios contemplados en la presente ley.
- d) Aquellos conductores que en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, ocasionaren el accidente de tránsito.

No estarán excluidos de los beneficios fijados en la presente ley las personas que presenciando las carreras a que se refiere el literal a) de este artículo, resulten fallecidas o con algún grado de discapacidad, resultado de un accidente de tránsito.

**Análisis:** No en todas las formas de accidentes las víctimas tendrán una compensación económica, se pone en claro en cuales situaciones no se podrá exigir una compensación económica, como durante competencia ya sean legales o

ilegales, manejar bajo los efectos de bebidas embriagantes o estupefacientes, etc. Sin embargo las personas que solo estén presenciando un evento si tendrán derecho a exigir la compensación económica.

Art.31.- El pago de las prestaciones económicas efectuadas por el FONAT, en cumplimiento de lo dispuesto en esta ley, no impedirá a la víctima o a sus herederos perseguir vía judicial o extrajudicial, al o los responsables de un accidente de tránsito, o a terceros obligados, el pago de los daños que considere no han sido cubiertos por los beneficios económicos que el FONAT le haya otorgado.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, la responsabilidad civil extracontractual del causante de un accidente de tránsito para con su víctima o víctimas, se extinguirá hasta el límite de los montos que como prestaciones económicas otorgue el FONAT a cada víctima, por lo que el responsable del accidente del accidente de tránsito podrá solicitar al FONAT las certificaciones correspondientes a efecto de invocar la excepción parcial o total, según corresponda.

**Análisis:** El pago que efectúa el FONAT no impide a la víctima o sus parientes continuar con la acción penal o la acción civil.

Art. 32.- Las prestaciones económicas que conforme a la presente ley otorgue el FONAT, cumplen una función indemnizatoria, por lo que en ningún momento deberán constituir fuente de enriquecimiento. La violación de lo dispuesto en el presente artículo será sancionado de conformidad a las leyes penales.

**Análisis:** El FONAT no será visto como una fuente para enriquecerse de manera ilícita y, cualquier persona que intente por medio de engaños obtener beneficio económico será sancionada de manera penal según lo establecido en el código penal.

Art. 36.- La Policía Nacional Civil deberá de abstenerse de detener a los conductores involucrados en un accidente de tránsito en el que hayan daños personales, cuando estos permanezcan en el lugar de dicho percance. En estos casos, la Policía Nacional Civil deberá realizar las diligencias correspondientes,

identificando plenamente a cada conductor y víctima resultante de cada accidente, advirtiéndoles de la obligación de presentarse al Tribunal correspondiente cuando así les sea requerido.

Lo dispuesto en el inciso anterior no tendrá aplicación cuando el conductor o conductores incurran en cualquiera de las conductas señaladas en el artículo diecisiete de la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito.

**Análisis:** La Policía Nacional Civil no deberá capturar al o los imputados en un accidente de tránsito, aun habiendo daños personales, si estos no huyen de la escena del delito; se deberá identificar a cada persona y advertirles que se deberán presentar en los tribunales para las diligencias que serán notificados, en caso de no conciliar en el lugar de los hechos.

## **2.2.5 MATERIA PENAL:**

### **2.2.5.1 EL SUPUESTO DE HECHO.**

El legislador en el inciso primero de art. 147- E Pn., regula el delito en estudio de la siguiente manera: “el que mediante conducción peligrosa de vehículo de motor transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas, será sancionado con pena de prisión de uno a tres años”.

En ese sentido, el supuesto de hecho está configurado básicamente por los siguientes elementos: 1) la conducción peligrosa de vehículo de motor, 2) la transgresión de las normas de seguridad vial; y 3) la puesta en peligro de la vida o la integridad física de las personas. En consecuencia, una persona resulta sancionable con prisión de uno a tres años, si se dan esos tres elementos de los que está conformado el supuesto de hecho en estudio.

Empero el legislador, a fin de evitarse interpretaciones judiciales discrecionales sobre el concepto de conducción peligrosa de vehículos automotores, prefirió hacer su propia interpretación auténtica en el inciso 2° del Art. 147-E Pn., definiéndola de la siguiente manera: “para los efectos del inciso anterior, constituye conducción peligrosa, el disputar la vía entre vehículos o realizar competencias de

velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente. También constituye conducción peligrosa, el manejar vehículo de motor en estado de ebriedad según el límite fijado reglamentariamente o bajo los efectos de las drogas”.

Básicamente define como peligrosa la conducción de vehículos de motor, cuando se dispute la vía pública, se realicen competencias en aquella sin estar autorizado, en estado de ebriedad según límite fijado en los reglamentos o bajo los efectos de las drogas. Sin duda esta definición deja fuera muchas otras conductas peligrosas que ocasionan más accidentes automovilísticos que las que engloba el tipo penal, como por ejemplo invadir el carril contrario en zonas no permitidas o distracción al volante, que actualmente únicamente son reprochables administrativamente.

Por otra parte, no basta la comprobación de estas cuatro situaciones que son las que el legislador ha definido como conducción peligrosa, es necesario que se transgredan las normas de seguridad vial y que se ponga en peligro la vida o la integridad física de las personas. A continuación analizaremos uno a uno estos elementos.

#### **2.2.5.2 LA CONDUCCIÓN PELIGROSA DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES.**

- Disputar la vía pública entre vehículos.

En primer lugar, es importante señalar que según el Reglamento General de Transito y Seguridad Vial –en adelante RGTSV-, en su art. 4 No. 51, la vía pública es todo camino, calle o avenida, destinada para el tránsito de personas, vehículos y animales.

En ese sentido la disputa vehicular de un camino, calle o avenida destinada para el tránsito es conducción peligrosa de vehículos automotores. Es de tomar en cuenta además, que la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial –en adelante LTTTSV- establece, en su art. 88, como obligación para todo conductor de vehículo de motor, el manejo a la defensiva en toda la red vial del país. Por lo que se prohíbe lo contrario, es decir la conducción a la ofensiva de vehículos de motor, que incluye la disputa de vías. En síntesis, la disputa de vía la constituyen todas las maniobras

a la ofensiva realizadas por dos o más conductores de vehículos de motor, que busquen el ingreso o tránsito en algún camino, calle o avenida, en defecto de ceder el paso.

Esa última legislación, ya establece como sanción administrativa grave, la disputa de vía, a tenor de lo dispuesto en los arts. 117 infracción 70 de la Ley De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial.

- Realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente.

El uso de vehículos de motor en competencias de velocidad es un deporte, algunas veces calificado hasta de extremo, pero que debe realizarse bajo ciertos parámetros de supervisión, ya que si bien es cierto es un riesgo permitido, debe garantizarse el menor riesgo a las personas.

En el caso en particular, es conducción peligrosa, cuando se hace en vías públicas y sin el permiso de la autoridad administrativa competente. En consecuencia, si se cuenta con el respectivo permiso, que implicaría obviamente el cierre de la vía pública, la conducta no encajaría en el tipo penal objeto de estudio.

- Manejar vehículo de motor en estado de ebriedad, según el límite fijado reglamentariamente.

En ese sentido, para concluir que existe conducción peligrosa, hay que establecer en primer lugar, que el sujeto activo conduce en estado de ebriedad; y luego, hay que verificar si ese estado de ebriedad esta fuera del límite permitido reglamentariamente.

Con respecto al primer punto, el primer problema que se plantea, con respecto a determinar si una persona conduce el vehículo bajo el estado de ebriedad, es probatorio. La mejor muestra para cuantificar el alcohol ingerido es la alcoholemia<sup>38</sup>, que no es más que el análisis en sangre para determinar los niveles de alcohol en el

---

<sup>38</sup>Análisis químico para determinar la presencia del alcohol en la sangre y su cantidad. Art. 4 No. 3 del Reglamento General de Transito y Seguridad Vial.

cuerpo<sup>39</sup>; empero en nuestro país, es prácticamente la menos utilizada, ya que resultan más prácticas las pruebas como el alcohotest, realizadas a través del aliento, y la prueba en orina, pero que son descalificadas en los tribunales por ser poco confiables.

La situación se complica, si tomamos en cuenta la disposición establecida en la LTTTSV, que en su Art. 66, establece:

Todo conductor de vehículos automotores está obligado, cuando la autoridad competente lo requiera, a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol, drogas, estimulantes o estupefacientes u otras sustancias análogas. La autoridad competente estará facultada para ordenar la realización de las pruebas para detectar dichas sustancias. La negativa al sometimiento de las mismas, es una presunción de intoxicación.

Dicha disposición establece una presunción de inocencia, la cual a tenor del Art. 12 de la Cn. está prohibida, por lo que corresponde al Estado, a través de sus órganos competentes, probar los hechos que quiera someter a un proceso penal, por lo que la referida norma, es a todas luces inconstitucional, y su aplicación, ya sea de parte de los entes administrativos judiciales, debe dar lugar a la nulidad de pleno derecho.

En segundo lugar, la interpretación auténtica del legislador contiene una norma penal en blanco que remite a un reglamento, que establece un límite para afirmar si una persona conduce peligrosamente o no un vehículo, en estado de ebriedad.

---

<sup>39</sup>No obstante, constituir la prueba idónea al efecto, según el Art. 200 del Código Procesal Penal, constituye una "intervención corporal", la cual requiere en primer lugar, que sea realizado por un profesional debidamente acreditado, como lo sería un perito adscrito a Medicina Legal, y por supuesto la intervención judicial, ante la negativa del intervenido a su realización. Sin ahondar en los problemas prácticos de este acto urgente de comprobación, solo referiré que en la mayoría de los casos en que se necesita, como lo sería la investigación del delito de Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores, el cual es cometido en altas horas de la noche o en la madrugada, la Policía Nacional Civil, se encuentra sola en el afán de su obtención, ya que ante la detención de una persona en estado de ebriedad, tendría que ser la Fiscalía General de la República quien solicite al Juez de turno, la autorización para que Medicina Legal realice la prueba en sangre; situación que no ha sido tomada en serio por los jueces, quienes entienden que el turno laboral es de ocho de la mañana hasta las seis de la tarde, por lo que los agentes policiales tienen que valerse de pruebas menos invasivas, como lo sería el alcohotest y la prueba en orina, para su comprobación.

Así la norma nos refiere, que es conducción peligrosa “manejar vehículo de motor en estado de ebriedad”, pero en seguida lo restringe al “límite fijado reglamentariamente”. Es decir que, existen casos en que una persona maneja en estado de ebriedad, pero al no restringir ese límite, no es conducción peligrosa.

La norma extrapenal a la que dicha disposición nos reenvía, es al Reglamento General de Transito y Seguridad Vial, el cual en su art. 171 establece:

**Art. 171.-** Para determinar si una persona conduce bajo los efectos del alcohol se presume lo siguiente:

3. Si la concentración de alcohol en la sangre es mayor que cien miligramos de alcohol por cada cien mililitros de sangre (0.10%), se está en presencia de un estado de haber ingerido licor o ebriedad.

Esta norma refiere que se encuentra en estado de ebriedad, quien posea una concentración de alcohol en la sangre mayor a 100 mg de alcohol por 100 ml de sangre; por lo que todo lo que sea inferior, es sobriedad o pre-ebriedad, la cual no es punible.

Respecto al uso de la norma penal en blanco que hace el legislador, valga decir que en base a la jurisprudencia de la Sala de lo Constitucional, quien ha dicho que: “el legislador puede recurrir a la complementación de un precepto penal por otro de diversa naturaleza jurídica siempre y cuando la materia a regular lo exija —v. gr. tráfico, medicamentos, alimentos, medio ambiente, actividad financiera, etc.— y se cumplan ciertos presupuestos de admisibilidad constitucional, tales como : (a) que la disposición penal contenga claramente el núcleo de la prohibición —v. gr. sujeto activo, conducta, modalidades de comisión, tipicidad subjetiva, etc.— ; (b) el precepto extra-penal tenga una modesta función complementaria, y (c) se satisfaga plenamente la exigencia de certeza que debe regir en la aplicación del Derecho Penal”.

En el presente caso estamos en presencia de un adecuado uso de una norma penal en blanco, ya que la materia a regular lo exige, como lo es la regulación del tráfico vehicular, y se cumplen los presupuestos de admisibilidad constitucional,

como el hecho de que el núcleo de prohibición está regulado claramente en el Art. 147-E, ya que se establece el sujeto activo, la conducta, la modalidad de comisión y la tipicidad subjetiva, relegando al precepto extrapenal el límite cuantitativo que establece en qué momento estamos en presencia de ebriedad, siendo una modesta función complementaria, satisfaciéndose de esa manera la certeza exigible en derecho penal.

Por último, la LTTTSV, en su art. 127 no. 100, ya estipula como infracción administrativa grave, la de conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas.

- Bajo los efectos de las drogas.

La conducción peligrosa de vehículos de motor, según la definición del legislador, puede ser cometida también por un conductor de vehículo de motor, que se encuentre bajo los efectos de la ingesta de sustancias conocidas como drogas. Empero, la norma no establece a qué tipo de drogas se refiere. En virtud de ello, pueden ser aquellas sustancias a las que se refiere la Ley Reguladora de las Actividades Relativas a las Drogas, así como aquellas sustancias permitidas, pero que en definitiva menoscaban la capacidad física y mental para conducir vehículos automotores.

La diferencia con respecto al caso de la ebriedad, es que la norma no establece un límite cuantitativo para establecer en que caso estamos en presencia de conducción peligrosa, por lo que una interpretación literal del tipo, llevaría a la conclusión de que cualquier cantidad en la sangre de este tipo de sustancias, ocasionaría la conducción temeraria, lo cual debe ser ponderado por el juez en el caso concreto, de conformidad al principio de antijuridicidad material, insignificancia y proporcionalidad.

En sentido probatorio, nos remitimos a los comentarios expuestos con respecto la conducción peligrosa por embriaguez. Por último, la LTTTSV, en su art. 127 no. 100, ya estipula como infracción administrativa grave, la de conducir bajo los efectos de sustancias estupefacientes o enervantes.

### **2.2.5.3 LA TRANSGRESIÓN DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD VIAL.**

Hemos visto como la norma no solo requiere que exista conducción peligrosa de vehículo de motor, ya como se advirtió, ello es un medio mediante el cual el sujeto activo puede transgredir las normas de seguridad vial. En ese sentido, es importante establecer cuáles son las normas de seguridad vial.

La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de conocimientos y normas de conductas, bien sean para el peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública, previniendo accidentes. Al efecto tenemos la referida LTTTSV y su RGTSV, que establecen normas de seguridad vial.

Empero, tal y como hemos advertido, por lo menos tres conductas que pertenecen a la definición de conducción peligrosa creada por el legislador, como lo es la disputa de la vía pública, la conducción de vehículos de motor bajo los efectos de bebidas embriagantes y drogas, ya constituyen por si, infracciones administrativas de seguridad vial, no así la de realizar competencias de velocidad, en la vía pública sin autorización administrativa. Ello es un claro ejemplo de la expansión del derecho penal, en el sentido punitivo, que toma normas de derecho administrativo sancionador y las convierte en sanciones penales.

Es necesario que con la conducción peligrosa de vehículo automotor se violenten otras normas de seguridad vial, adicionalmente a las contenidas en el concepto y que como advertimos ya eran parte del derecho administrativo sancionador como infracciones administrativas. A esta conclusión se llega, en la manifestación expresa del legislador, porque si no lo hubiera querido así, simplemente hubiera castigado la conducción peligrosa de vehículo poniendo en peligro la vida e integridad personal, pero se vio tentado y agrego un elemento más, cual es el de violentar normas de seguridad vial.

En ese sentido, es necesario que el conductor peligroso (según la definición estudiada) cometa una “transgresión” de las normas de seguridad vial, que puede ser cualquiera de las establecidas en el LTTTSV y RGTSV.

#### **2.2.5.4 LA PUESTA EN PELIGRO DE LA VIDA O LA INTEGRIDAD FÍSICA DE LAS PERSONAS.**

Se trata de un delito de mera actividad, que no requiere un resultado (de lo contrario sería homicidio, lesiones, daños, etc), pero cuya conducta es eminentemente dolosa, ya que no puede existir conducción temeraria por culpa. Diferente son los problemas de inimputabilidad que puede ocasionar el grado de embriaguez del sujeto activo.

Empero al no ser de resultado, significa que no se sanciona la lesión de los bienes jurídicos protegidos, sino su puesta en peligro. En ese sentido, es de traer a colación la clasificación doctrinal de los delitos de peligro, la cual puede ser concreto o abstracta. Para la puesta en peligro concreto, se requiere que la acción ponga en peligro un bien jurídico en concreto, como lo sería una persona o personas, en particular. De no ser así, no se cumplen los elementos objetivos del tipo, lo que devendría en atipicidad.

No pueden ser objetos materiales los que están en peligro, ya que el tipo se encuentra regulado en el capítulo de delitos que protegen la vida e integridad personal. De igual manera, no es suficiente la auto puesta en peligro del propio conductor peligroso, debe de tratarse de terceras personas.

Para que el mismo fuera de peligro abstracto, el legislador hubiera sancionado únicamente la conducción peligrosa, pero decidió hacerlo de peligro en concreto, al exigir la puesta en peligro de la vida e integridad personal de las personas. En ese sentido, si no ha existido un peligro concreto, la acción no sería sancionable.

## 2.2.5.5 DISPOSICIONES DEL CÓDIGO PENAL Y PROCESAL PENAL

### PRINCIPIO DE LEGALIDAD

**Art. 1.** – Nadie podrá ser sancionado por una acción u omisión que la ley penal no haya descrito en forma previa, precisa e inequívoca como delito o falta, ni podrá ser sometido a penas o medidas de seguridad que la ley no haya establecido con anterioridad.

No podrá configurarse delito o falta, ni imponerse pena o medida de seguridad, por aplicación analógica de la ley penal.

**Análisis:** el principio de legalidad establece las garantías fundamentales a las que todas las personas tienen derecho en caso de haber cometido un delito o falta, que tiene que estar descrito en forma precisa e inequívoca, por tal razón se entiende que nadie está obligado a hacer lo que la ley no lo manda ni privarse de lo que ella no prohíbe, por tal razón debe hacerse la mejor interpretación de la ley penal amparada en este principio de legalidad.

### PRINCIPIO DE RESPONSABILIDAD

**Art. 4.-** La pena o medida de seguridad no se impondrá si la acción u omisión no ha sido realizada con dolo o culpa. Por consiguiente, queda prohibida toda forma de responsabilidad objetiva.

La responsabilidad objetiva es aquella que se atribuye a una persona sin considerar la dirección de su voluntad, sino únicamente el resultado material a la que está unido causal o normativamente el hecho realizado por el sujeto.

La culpabilidad solo se determinara por la realización de la acción u omisión.

**Análisis:** el principio de responsabilidad establece la conducta que será considerada como delito o falta que tiene que ser realizada con dolo o culpa. Por tal razón cuando se está en presencia de un delito o falta se tiene que analizar la conducta del sujeto activo que la acometido y si este lesiona algún bien jurídico y a consecuencia de su acción da lugar a un resultado dañoso que pueda constituir un delito o falta.

### HECHOS PUNIBLES

**Art. 18.-** Los hechos punibles se dividen en delitos y faltas.

Los delitos pueden ser graves y menos graves. Son delitos graves los sancionados con pena de prisión cuyo límite máximo exceda de tres años y multa cuyo límite máximo exceda de doscientos días multa.

Los hechos culposos solo serán sancionados cuando la ley penal lo establezca de manera expresa.

**Análisis:** el artículo en mención está haciendo una división, entre lo que debe de entenderse como delito o falta y esta aplicación para el legislador resulta de una manera fácil dejando establecido de una sola vez en la ley penal lo que es un delito y una falta.

### **PENAS ACCESORIAS**

**Art. 46.-** son penas accesorias;

- 1) La pena de inhabilitación absoluta, cuya duración será equivalente a la de la pena de prisión.
- 2) La pena de inhabilitación especial, cuya duración será equivalente a la de la pena de prisión.
- 3) La pena de expulsión del territorio nacional para los extranjeros; y,
- 4) La pena de privación del derecho de conducir vehículos de motor, cuya duración será de tres meses a seis años, en los casos especial mente determinados en la ley.
- 5) La pena de terapia, será establecida como pena accesoria en los delitos relativos a la libertad sexual, previo examen pericial.

No obstante, las penas de inhabilitación podrán ser impuestas como principales en los casos determinados por este Código.

El cumplimiento de las penas accesorias será simultáneo con el cumplimiento de la pena principal.

**Análisis:** el numeral cuarto de este artículo establece una penalidad con respecto a la privación de conducir un vehículo de motor, en caso que una persona sea condenada por un hecho que implique como pena la privación de

este derecho de conducir un vehículo de motor por lo cual es considerado como una pena accesoria.

### **PRIVACION DEL DERECHO DE CONDUCIR.**

**Art. 61.-** La privación del derecho de conducir vehículos de motor o del derecho a obtener la licencia respectiva, inhabilita al condenado para su ejercicio durante el tiempo fijado en la sentencia.

**Análisis:** este artículo establece lo que es la privación del derecho de conducir vehículos de motor. Esta pena podría ser considerada como una restricción porque a diferencia de otras penas que en su mayoría son la privación del individuo como las penas de arresto domiciliario, en cambio esta consiste en la privación de un derecho de conducir o de poder obtener la licencia respectiva.

### **RESPONSABILIDAD CIVIL.**

**Art. 114.-**La ejecución de un hecho descrito por la ley como delito o falta, origina obligación civil en los términos previstos en este código.

**Análisis:** cuando producto de un resultado pudiese originarse no solo la comisión de un delito o falta, y a consecuencia de este resultan daños materiales esta da lugar a que la víctima pueda exigir el cumplimiento de la responsabilidad para remediar el daño causado.

### **RESPONSABLES DIRECTOS.**

**Art. 116.-** Toda persona responsable penalmente de un delito o falta, lo es también civilmente, si del hecho se derivan daños o perjuicios, ya sean estos de carácter moral o material.

Las empresas que hubieren asumido el riesgo de las responsabilidades pecuniarias como consecuencia de un hecho previsto en la ley penal, serán responsables civilmente hasta el límite de la indemnización legalmente establecido o convencionalmente pactada, sin perjuicio del derecho de repetición contra quien corresponda.

**Análisis:** las personas son responsables de sus actos esto es como cuando a consecuencia de un delito o falta haya lugar a responsabilidad civil, pero también está el caso de los menores de edad que cuando se comete un delito o falta y resultan daños materiales serán responsables sus padres. Esto se puede comparar con lo que establece el inciso segundo de este artículo cuando está la responsabilidad que tiene una empresa en caso de haberla asumido será esta la responsable civil mente de los daños que cause el trabajador que desempeñe sus funciones en nombres de la empresa y pueda dar lugar a responsabilidad civil.

### **LESIONES CULPOSAS.**

**Art. 146.-** El que por culpa ocasionare a otras lesiones, será sancionado con prisión de seis meses a dos años.

Cuando las lesiones culposas se cometieren mediante la conducción de un vehículo, se impondrán así mismo la pena de privación del derecho a conducir o de obtener la licencia respectiva por un término de uno a tres años, además, la pena de inhabilitación especial para el ejercicio de tal profesión o actividad por un término de seis meses a dos años.

**Análisis:** el inciso segundo de este artículo además de establecer una penalidad de prisión cuando las lesiones se cometieren con un vehículo se impone como pena la privación del derecho a conducir o de poder obtener la licencia esto a consecuencia de haber utilizado un vehículo automotor para cometer las lesiones culposas.

### **PROCEDIMIENTO SUMARIO**

**COMPETENCIA. Art. 445.-** Los jueces de paz tendrán competencia para conocer del procedimiento sumario por los delitos siguientes:

- 1) Conducción temeraria.
- 2) Hurto y hurto agravado.
- 3) Robo y robo agravado.
- 4) Tenencia, portación o conducción ilegal o irresponsable de armas de fuego.

5) Posesión o tenencia a que se refiere el inciso primero del artículo 34 de la Ley Reguladora de las Actividades Relativas a las Drogas.

**Análisis:** El numeral primero de este artículo establece que será competente para conocer de la conducción temeraria ahora conducción peligrosa el juez de paz del lugar donde sede dicha conducta siempre y cuando no exista juez de tránsito. Pudiéndose llevar por medio de un procedimiento sumario.

### **2.2.6 DISPOSICIONES DEL CODIGO CIVIL EN CASO DE ACCIDENTES DE TRANSITO QUE OCASIONA UNICAMENTE DAÑOS MATERIALES:**

#### **RESPONSABILIDAD CIVIL.**

**Art. 1308.-** Las obligaciones nacen de los contratos, cuasicontratos, delitos o cuasidelitos, faltas y de la ley.

**Análisis:** En el caso de accidentes de tránsito las obligaciones se derivan de los delitos y de la ley. Según el Código Procesal Penal al originarse o configurarse un delito surge la facultad de iniciar un proceso penal contra el responsable. Los accidentes de tránsito se consideran materia de conciliación, entonces es aquí en este punto donde la conciliación se podría volver causa de extinción de responsabilidad penal, aunque la responsabilidad civil por daños materiales subsiste.

**Art. 2035.-** Las obligaciones que se contraen sin convención, nacen o de la ley, o del hecho voluntario de una de las partes. Las que nacen de la ley se expresan en ella. Si el hecho de que nacen es lícito, constituye un cuasicontrato. Si el hecho es ilícito y cometido con intención de dañar, constituye un delito o una falta. Si el hecho es culpable, pero cometido sin intención de dañar, constituye un cuasidelito. En este título se trata solamente de los cuasicontratos que nacen del hecho voluntario de una de las partes.

**Análisis:** En este artículo, en el inciso 4to nos presenta la base de la comisión de los accidentes de Tránsito que vendría a ser el hecho de cometer un delito sin intención de dañar, entonces vemos como se constituye un cuasidelito pero tomándose como un hecho que es culpable. Ahora bien, es aquí en este punto donde se da el nacimiento del cuasicontrato y a raíz de ello vemos como se

relaciona la responsabilidad civil, surgiendo como posterior de una responsabilidad penal proveniente de una relación contractual.

**Art. 2065.-** 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.

**Análisis:** Aquí observamos el nacimiento de la obligación de un cuasidelito, obligación que nace con la responsabilidad penal; esta obligación la vemos en concepto de indemnización por daños a la víctima ya sea en daños materiales o cualquier clase de bienes. Cuando se da el caso que únicamente derivan daños materiales, el condenado debe resarcir los daños que ocasionó a la víctima, en conclusión esto es lo que es relativo a la responsabilidad civil.

**Art. 2066.-** Puede pedir esta indemnización no sólo el que es dueño o poseedor de la cosa que ha sufrido el daño, o su heredero, sino el usufructuario, el habitador o el usuario, si el daño irroga perjuicio a su derecho de usufructo o de habitación o uso. Puede también pedirla en otros casos el que tiene la cosa con obligación de responder de ella; pero sólo en ausencia del dueño.

**Análisis:** Vemos como la responsabilidad penal en la que incurre una personal al ocasionar un accidente de tránsito se extingue con su muerte; pero ahora bien, establece como claramente la responsabilidad civil no la exige únicamente la víctima, sino que se transmite a sus herederos y demás.

**Art. 2067.-** Es obligado a la indemnización el que hizo el daño, y sus herederos. El que recibe provecho del dolo ajeno, sin ser cómplice en él, sólo es obligado hasta concurrencia de lo que valga el provecho.

**Análisis:** Aquí debemos de hacer ver que la indemnización de daños y perjuicios comprenden no solamente a la víctima, sino también se extiende a su familia o a terceros.

**Art. 2069.-** El ebrio es responsable del daño causado por su delito, cuasidelito o falta.

**Análisis:** Como ya hemos establecido antes, el ebrio es uno de los mayores autores de este tipo de delito, ya sea por el factor imprudencia, negligencia o incumplimiento de reglas; no obstante en su condición de alcoholizado no surte efecto negar conocimiento y por ende no someterse a responsabilidad, sino por el contrario es responsable por el daño causado.

**Art. 2070.-** No son capaces de delito, cuasidelito o falta, los menores de diez años ni los dementes; pero serán responsables de los daños causados por ellos las personas a cuyo cargo estén, si pudiere imputárseles negligencia. Queda a la prudencia del Juez determinar si el menor de quince años ha cometido el delito o cuasidelito sin discernimiento; y en este caso se seguirá la regla del inciso anterior.

**Análisis:** Aquí existe la circunstancia en las cuales surgen causas que excluyen responsabilidad penal a las personas que por ejemplo no comprenden lo ilícito de su acción aunque cabe la responsabilidad civil al guardador. Si bien se suspende el proceso y se certifica los pasajes pertinentes relativos a la infracción, se remite al Juez Tutelar de Menores, cuando se tratare de un conductor inimputable en este caso por razón de su edad.

**Art. 2071.-** Toda persona es responsable no sólo de sus propias acciones, sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado. Pero cesará la obligación de esas personas si con la autoridad y el cuidado que su respectiva calidad les confiere y prescribe, no hubieren podido impedir el hecho.

**Análisis:** Vemos como se relaciona con el artículo desde el punto de la responsabilidad que conlleva tener al cuidado a una persona, por el hecho que se constituye como responsable no solo de las acciones cometidas por esta, sino también por los sujetos que ésta comprende bajo su responsabilidad o cuidado.

**Art. 2072.-** Los padres serán siempre responsables de la indemnización civil a que dieran lugar en los delitos, cuasidelitos o faltas cometidos por sus hijos menores y que conocidamente provengan de mala educación, o de los hábitos viciosos que les han dejado adquirir.

**Análisis:** Claramente podemos observar como el legislador hace directamente responsable a los padres por las malas costumbres y hábitos que conlleve a la realización de delitos o en este caso cuasidelitos cometidos por sus hijos.

## **2.2.7 CÓDIGO PROCESAL CIVIL Y MERCANTIL**

**Artículo 59.** Podrán intervenir válidamente en el proceso los que gocen de pleno ejercicio de sus derechos.

Los que no se hallan en pleno uso de sus derechos individuales podrán comparecer por sí mismo siempre que tengan la debida autorización, asistencia o habilitación que la ley establezca en cada caso.

Por los que no se encuentren en esa situación contemplada en el inciso anterior comparecerán quienes deban cumplir su incapacidad con arreglo a derecho.

**Análisis:** El Código Procesal Civil, recogiendo el concepto anotado, señala que tienen capacidad para comparecer por sí en un proceso las personas que pueden disponer de los derechos que en él se hacen valer, así como aquellas a quienes la ley se lo faculte.

El mismo Código Procesal Civil prevé que tienen capacidad para conferir representación designando apoderado judicial-se entiende dentro de un proceso o fuera de él para hacerlo valer en el proceso las personas que también pueden disponer de los derechos que en él se debaten

**Artículo 61.** Tendrán capacidad procesal todas las personas jurídicas constituidas con los requisitos y condiciones legalmente establecidos para obtener personalidad jurídica.

Las personas jurídicas comparecerán y actuaran en el proceso por medio de quien ostente su representación con forme a la ley.

**Análisis:** A las personas jurídicas los únicos que pueden representarlas son los propios órganos a quienes la ley les confiere esa facultad, es decir, los administradores y cuando estos no lo hagan deberán acudir a juicio por medio de

Procurador, aunque para el acto de que se trate no sea exigida su intervención, que es el único que, en defecto de aquellos, está facultado para hacerlo.

**Artículo 66.** Tendrá legitimación para intervenir como parte en un proceso los titulares de un derecho o interés legalmente reconocido en relación con la pretensión.

También se reconocerá legitimación a las personas a quienes la ley permita expresamente actuar en el proceso por derechos e intereses de los que no son titulares.

**Análisis:** En lo que respecta al demandante la legitimación en la causa es la titularidad del interés materia del litigio y que debe ser objeto de sentencia o del interés por declarar o satisfacer mediante el requisito de la sentencia Y por lo que al demandado se refiere, consiste en la titularidad del interés en litigio, por ser la persona llamada a contradecir la pretensión del demandante o frente a la cual permite la ley que se declare la relación jurídica material objeto de la demanda.

**Artículo 76.** Cuando una relación jurídica indivisible pertenezca a varias personas de modo que la sentencia extenderá sus efectos a todas ellas, deberán demandar o ser demandadas de forma conjunta.

En estos casos los actos de disposición sobre la pretensión solo serán válidos si se realizan por todos los litisconsortes.

Los actos procesales del litisconsorte activo afectan a los inactivos en la medida en que los beneficien.

**Análisis:** Este artículo se refiere a que el litisconsorcio permite la integración de varias personas en la posición de una sola parte, requiriéndose que todos los sujetos de la relación jurídico material subyacente al proceso estén presentes en el proceso, so pena de que no pueda proferirse una sentencia de fondo realmente útil. Su participación implica que los sujetos integren una sola parte actúen unidos, por lo que las peticiones procesales que realice un litisconsorte con independencia de los otros, incluyendo los recursos interpuestos, favorecerán a toda la parte y no de forma exclusiva a la persona que realice la actuación correspondiente. De otra parte,

la disposición del derecho no es posible si no proviene de todos los litisconsortes necesarios.

**Artículo 79.** El litisconsorcio podrá integrarse con la intervención del legitimado en cualquier momento del proceso, debiéndosele tener desde entonces por parte, a todos los efectos, sin retroceder en el curso de las actuaciones, salvo que no que no le hubiera emplazado.

De la solicitud de intervención se dará audiencia a todas las partes personadas por tres días, para que puedan manifestar lo que a su derecho convenga, decidiendo seguidamente el juez.

**Análisis:** Se refiere este artículo que se puede integrar el litisconsorte necesario al proceso y se constituya la relación jurídico procesal válida; ya que en todo caso, sino se ha considerado a litisconsortes necesarios, la relación jurídico procesal no se perfecciona y el Juez no podrá emitir una sentencia sobre el fondo de la controversia. Si se dio trámite a la demanda y luego a pedido de parte o el mismo Juez advierte que efectivamente no comparece o no se emplaza a un litisconsorte necesario, después de notificada con la demanda, en resolución motivada el Juez dispone la suspensión del proceso, hasta que se establezca la relación jurídica procesal.

**Artículo 80.** Podrán comparecer en el proceso varias personas, como demandantes o como demandados cuando la pretensión que se ejerciten provengan de un mismo título o causa de pedir; estándose a las reglas sobre acumulación de pretensiones.

En este caso los litisconsortes serán considerados como sujetos independientes. Los catos de cada uno de ellos no favorecen ni perjudican a los demás sin que por ellos se afecte la unidad del proceso.

**Análisis:** La interpretación de este artículo se refiere a que existe una pluralidad de partes que aprovecha, por así decirlo un mismo procedimiento. Lo anterior significa, entonces que hay una parte integrada por varias personas, cada persona es una parte, pero unida por el procedimiento que se ha de seguir.

**Artículo 81.** Mientras un proceso se encuentre pendiente, podrá ser admitido como coadyuvante del demandante o del demandado quien acredite tener interés directo y legítimo en el resultado del proceso, y siempre que dicho interés guarde relación de subordinación o dependencia con el objeto principal en litigio.

Si la solicitud de intervención no se hubiere denegado de plano, el juez dará audiencia de ella a todas las partes personadas, por tres días, sin suspender el curso del proceso, para que puedan manifestar lo que a su derecho convenga; y el juez decidirá seguidamente. La resolución que admitida la intervención no es susceptible de curso; la que deniegue puede recurrirse en apelación, que será admitida en un solo efecto.

**Análisis:** Es un interés protegido acerca de la cuestión discutida, pero al mismo tiempo, al no ser sujeto de la relación sustancial en juego, el coadyuvante no puede moverse en el proceso con plena capacidad de actuación, pues esta corresponde a quienes tengan aquella pertenencia. No le queda sino operar con sus posibilidades disminuidas. La ley procesal así lo establece al decir que las actuaciones del interviniente coadyuvante, será accesoria y subordinada a la parte a quien apoyare no pudiendo alegar ni probar lo que estuviese prohibido.

**Artículo 86.** Cuando por causa de muerte se transmita lo que sea objeto del proceso, la persona o personas que sucedan al causante podrán continuar ocupando la misma posición procesal que su causante, a todos los efectos.

Cuando conste en el proceso la defunción de una de las partes se seguirá los procedimientos según el caso;

1° comunicada la defunción de cualquiera de las partes por quien deba sucederle, se suspenderá el proceso, previa audiencia a la contraria por el plazo de cinco días. Una vez acreditados tanto la defunción como el título sucesorio y cumplidos los trámites pertinentes, se tendrá personado al sucesor en nombre del difunto.

**Análisis:** Es la entrada o continuación de una persona por otra se opta por la regulación de esta institución teniendo en cuenta que los procesos se desarrollan

durante un tiempo más o menos prolongado dependiendo del tipo de proceso que se plantee y que bajo este supuesto pueda producirse el acercamiento de cualquiera de las partes cuando se de lo que es el fallecimiento, adquisición de la mayoría de edad, o pérdida de la capacidad por Sentencia de Incapacidad en estos supuestos se estaría ante un cambio de las partes que intervienen en el proceso para poder ofrecerle un aceleramiento al proceso y evitar que este se quede paralizado.

**Artículo 90.** Las partes podrán pretender de los tribunales de justicia la mera declaración de la existencia o alcance de un derecho, obligación o cualquier otra situación jurídica; la declaración de condena al cumplimiento de una determinada prestación; así como la constitución, modificación o extinción de actos o situaciones jurídicas, también podrán pretender la ejecución de lo dispuesto en los títulos establecidos por la ley, la adopción de medidas cautelares, y cualquier otra clase de protección expresamente prevista por la ley.

Las pretensiones a que se refiere el inciso anterior se formularán ante el juez o tribunal que tenga jurisdicción y sea competente, y frente a los sujetos a quienes haya de afectar la decisión pretendida.

**Análisis:** Este artículo reconoce que la pretensión como la materia principal del proceso, es un derecho que le pertenece a un sujeto que pide concretamente que se haga efectiva a su respecto la tutela jurídica, busca obtener del juez una resolución y la condena al demandado a una obligación de dar hacer o no hacer.

**Artículo 91.** Con carácter general, la causa de pedir la constituirá el conjunto de hechos de carácter jurídico que sirvan para fundamentar la pretensión, ya sea identificándola, ya sea dirigiéndose a su estimación en los casos en los que la pretensión se apoye en un título jurídico o causa legal, será esta la que constituya la causa de pedir.

Si fueran varios los hechos, las partes deberán alegarlo o hacerlos valer en el periodo de alegaciones iniciales, así como todos los títulos jurídicos o fundamentos legales, que puedan integrar la causa de pedir y que fueran conocidos al tiempo de presentarlos.

En todo caso, los hechos, títulos o causas nuevas o de nuevo conocimiento que puedan afectar la delimitación de la pretensión podrán incorporarse al proceso hasta la finalización de la audiencia preparatoria, de conformidad con lo dispuesto en este código.

**Análisis:** Es el conjunto de derechos de carácter jurídico que funciona para fundamentar la pretensión obligando al juez que actué de forma congruente con lo que se le pide en la pretensión e impedirá que pueda volver a entablarse un segundo proceso con la misma pretensión y se de lo que es la cosa juzgada.

**Artículo 230.** La cosa juzgada se entiende a las pretensiones de la demanda y de la reconvencción y comprenderá todos los hechos anteriores al momento en que hubieren prelucido las alegaciones de las partes.

La cosa juzgada afectara a las partes del proceso en que se dicte y a sus sucesores; y se puede extender a los terceros cuyos derechos dependen de los de las partes, si hubieran sido citados a raíz de la demanda.

**Análisis:** La cosa juzgada se aplica tanto al objeto del proceso que ya ha sido juzgado como el efecto que produce la sentencia firme que resolvió sobre dicho objetos, por ello no puede volver a discutirse; su fundamento es la seguridad jurídica que persigue que las resoluciones jurídico materiales no se encuentren sujetas a permanente discusión, lo que se sigue estableciendo un momento final a toda discusión a partir del cual no debe haber sido objeto de otro proceso previo.

## **2.2.8 LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE, TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL**

**Artículo 14.-** Todos los vehículos automotores deberán someterse periódicamente a las revisiones mecánicas correspondientes, las que se llevara a cabo en los sitios y talleres autorizados y especificados previamente por el Viceministerio de Transporte o de acuerdo por lo establecido en el reglamento respectivo.

**Análisis:** la presente ley ordena que se debe llevar un control de revisión en el sistema mecánico de todo el vehículo, para garantizar que este se encuentre en buenas condiciones para ser utilizado ya que dependiendo de la clasificación de los

vehículos estos pueden ser utilizados para prestar sus servicios de transporte en donde se encontrarían abordo muchas personas y por seguridad de ellas se debe hacer la revisión.

**Artículo 14-A.-** Los vehículos automotores podrán estar provistos en sus vidrios de un polarizado instalado, que permita un mínimo de 35% de paso de luz solar.

El parabrisas delantero podrá, además tener una franja de polarizado o entintado que no deba exceder de 15 centímetros de ancho, contados partir de la parte superior del mismo con una intensidad que podrá ser mayor a la que se hace referencia en el inciso anterior.

En el incumplimiento de lo estipulado en el presente artículo, será sujeto de una multa de quinientos colones o su equivalente en dólares.

**Análisis:** En esta disposición se establece que se debe tener en cuenta porque la importancia del polarizado ya que este puede afectar la visibilidad del conductor especialmente en la noche o en condiciones meteorológicas como lo podría ser la lluvia o neblina.

**Artículo 15.-** Se prohíbe la sobre carga de vehículos que exceda los límites de su capacidad, especialmente en los de transporte colectivo de pasajeros.

**Análisis:** Esta disposición establece que el vehículo debe tener las condiciones que permita el desplazamiento, así como la capacidad permitida para el uso que se requiera cada vehículo, todo esto para evitar una sobre carga de su capacidad y más aún cuando se refiera al transporte colectivo de pasajeros donde se conducen muchas personas y esto puede producir un desperfecto mecánico por el excedente de carga y poderse ver involucrados en un accidente, no solo las personas que se transportan si no también los peatones que transitan por la vía es por eso que se busca prevenir un accidente con esta disposición.

**Artículo 20.-** Todos los vehículos automotores inscritos en el Registro Público, deberán portar sus placas de identificación y su respectiva tarjeta de circulación, las cuales están autorizadas, extendidas y controladas por la Dirección

General de Transito. En caso de los vehículos registrados con aditamento especiales como para ser conducidos por discapacitados, deberán además, constar con un distintivo visible para el exterior de vehículo.

**Análisis:** Este artículo se refiere a que cada vehículo respecto de los demás se identifica a través de una combinación de caracteres que lo individualizan siendo exclusivo de cada vehículo, de forma que podrá ser identificado en cualquier circunstancia dependiendo de la situación que lo requiera. La tarjeta de circulación detalla y especifica las características principales del vehículo.

**Artículo 22.-** Los vehículos destinados al transporte individual de pasajeros, que son regulados por esta ley, serán todos los tipos de vehículos automotores que no se dediquen al transporte colectivo público de pasajeros o al transporte de carga.

**Análisis:** La ley detalla que los vehículos que son o se dediquen al transporte individual de pasajeros serán única y exclusivamente para eso, porque se está tomando en cuenta las condiciones y la capacidad adecuada de cada vehículo, ya que no están diseñados para una sobre carga que exceda de su capacidad.

**Artículo 34.** Los vehículos dedicados al servicio del transporte público de pasajeros, no deberán exceder de los veinte años de fabricación.

Se prohíbe la importación de vehículos automotores en razón de su, antigüedad, de:

- a) Livianos de pasajeros y de carga, que tengan más de 8 años de fabricación.
- b) Pesados de pasajeros que tengan más de diez años de fabricación.
- c) Pesados de carga que tengan más de 15 años de fabricación.

**Análisis:** El transporte público de pasajeros es especialmente apropiado para viajes durante el día, en general se tiene un ritmo de actividad intenso y es una de las actividades económicas importantes porque permiten que pueda ser utilizado durante muchas horas por diferentes personas que se trasladan a sus centros de trabajo, estudios y muchos niños que hacen uso del transporte público para llegar a sus escuelas, es por el gran uso que tienen día a día estas unidades, el mal estado de las calles pueden influir en el deterioro de dicho medio de

transporte es por eso que se establece que no se debe exceder del tiempo estipulado de fabricación para poder garantizar un buen servicio y así también resguardar la vida de las personas que se conducen en esas unidades.

**Artículo 36.-** El Vice ministerio de Transporte emitirá la regulación específica en cuanto al peso total y dimensiones para los vehículos del servicio de transporte de carga y establecerá el sistema de básculas en carretera para su efectivo control.

**Análisis:** el Vice ministerio de Transporte es el ente encargado de regular el peso máximo para el transporte de carga esta regulación se lleva a cabo con el fin de prevenir los accidentes de tránsito debido al sobrepeso que lleve dicho vehículo, ya que en la tarjeta de circulación se ve reflejado el peso máximo para cual está capacitado dicho vehículo, es por esta razón que el Vice ministerio establece un sistema de basculas en carretera para controlar que los vehículos de carga transiten con el peso máximo estipulado con la ley.

**Artículo 41.-** El sistema vial tendrá diferenciación específica para la circulación vehicular y peatonal.

Las aceras, como parte del sistema vial, son para uso exclusivo de los peatones.

Podrá establecerse vías o carriles para uso exclusivo de determinado tipo de vehículos, de conformidad a estudios técnicos realizados o avalados por la Unidad de Ingeniería de Tránsito del Vice ministerio de Transporte.

**Análisis:** En este artículo se establece las vías de comunicación terrestre para facilitar la circulación de vehículos y personas, la calzada está destinada exclusivamente de los vehículos, las aceras son las partes de la calle destinadas a la circulación de los peatones, es por eso que se hace esa diferencia para que tanto los vehículos y los peatones tengan su propio espacio destinado para la circulación y se pueda respetar esa división.

**Artículo 54.-** En las calzadas pavimentadas de las vías objeto de esta ley, no se permitirá el tránsito de removimientos aislados, en manada o rebaño, aunque

vallan custodiadas por personas. Dicho transito solamente se permitirá fuera de la calzada pavimentada, y de acuerdo con lo que reglamentaria mente se establezca.

**Análisis:** Se prohíbe que circulen por las calzadas pavimentadas por que pueden ocasionar accidentes de tránsito, daños materiales y pérdidas humanas causadas a terceros ya que las calzadas están destinadas al tránsito de vehículo que se presenta de manera fluida sobre la calzada.

**Artículo 60.-** Los ciclistas y motociclistas que circulen por la red vial del país también están obligados a respetar esta ley y su reglamento en todo lo que les fuere aplicable. Queda prohibida la circulación de cualquier vehículo de motor en las payas del país, excepto en aéreas previamente delimitas, con autorización del Vice ministerio de Transporte y previo aviso público en zonas respectivas.

**Análisis:** Están obligadas a respetar la ley los ciclistas y motociclistas deben manejar con el debido cuidado y tomar todas las medidas de preocupación necesarias y evitar que se ponga en peligro su vida y su integridad física, deben tener especial cuidado en el día así como en la noche ya que tienen poca iluminación.

Se prohíbe la circulación de todo tipo de vehículo en las playas porque son centros de recreación y de sano esparcimiento donde las personas transitan libremente.

**Artículo 61.-** La velocidad máxima y mínima autorizada para la circulación de vehículos automotores, en determinada vía, se fija con carácter general para todo el tipo de vehículos que circulen por esta.

**Análisis:** se establece un límite y un máximo de velocidad dependiendo esto si se trata de una calzada, de una calle o si se encuentran centros escolares cerca así como también si se establece un paso para peatones esos son los parámetros para determinar el tipo de velocidad en la que se puede conducir.

**Artículo 64.-** Los conductores están obligados a advertir al resto de usuarios de la vía, acerca de las maniobras que vayan a efectuar con sus vehículos, de acuerdo a lo establecido en el reglamento respectivo.

**Análisis:** Este artículo se refiere a la obligación que tiene el conductor para usar las señales respectivas de las luces que puedan indicar que va a realizar alguna maniobra como detenerse, si va a cruzar ya sea a la izquierda, como a la derecha, esto hace que el conductor que viene en atrás tome las precauciones y pueda disminuir la velocidad en la que se conduce.

**Artículo 65.-**El examen para determinar la calidad de poseer las aptitudes físicas y psíquicas para optar a la licencia de conducir, así como la enseñanza de los conocimientos y técnicas para la conducción de vehículos se realizara por centros oficiales o privados, debidamente autorizados por el Vice ministerio de Transporte.

**Análisis:** Todo conductor está obligado a someterse a una serie de evaluaciones con el fin de obtener la licencia de conducir, para esto tiene que poseer aptitudes físicas y psíquicas, que demuestren que la persona está en condiciones de conducir un vehículo. El Viceministerio de Transporte es el encargado de autorizar los centros de evaluación para que la persona pueda optar por una licencia de conducir.

**Artículo 81.-** Los peatones están obligados a transitar por las aceras, zonas de seguridad y las zonas peatonales; cuando estas no existan o no sean transitables, podrán hacerlo por el hombro de la vía, o en su defecto, por la calzada, de acuerdo con las normas que reglamentariamente se determinan.

**Análisis:** La realización de las aceras pasos peatonales son para el uso exclusivo de los peatones quienes están obligados a circular de forma precavida auxiliándose de las señales de tránsito existentes que indiquen el uso del peatón.

**Artículo 88.-** Se establece como norma general, el manejo a la defensiva en toda red vial del país.

**Análisis:** Este artículo hace referencia a que todo conductor debe tomar las precauciones razonables al conducir, con el propósito de evitar accidentes de tránsito y previendo todas las situaciones de peligro que otros conductores imprudentes realizan al conducir.

**Artículo 91.-** Todo conductor está obligado a obedecer, respetar y no dañar la señalización vial y otros dispositivos para el control del tránsito, ya sea que establezca una prevención, restricción o prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de señales informativas que se encuentran en las vías.

**Análisis:** Todos los conductores deben hacer buen uso de la señalización vial existente en toda carretera ya que las señales de tránsito juegan un papel muy importante porque ayudan a prevenir accidentes de tránsito.

### **2.2.9 CARTA DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU)**

En este capítulo investigamos en la carta de la organización de las Naciones Unidas algo referente a nuestro tema, por la naturaleza de éste, no encontramos semejanzas pues el propósito de la carta de la ONU es mantener la paz y la seguridad internacional y tomar medidas colectivas eficaces para prevenir y eliminar amenazas a la paz, y en ninguno de sus artículos encontramos algo referente a la responsabilidad ya sea civil, penal o subsidiaria en que incurre un responsable de un accidente de tránsito.

### **2.2.10 CARTA DE LA ORGANIZACIÓN DE LOS ESTADOS AMERICANOS (OEA)**

Cómo en el caso anterior tampoco encontramos nada referente al tema ya que la OEA trabaja para fortalecer la paz y la seguridad, consolidar la democracia, promover los derechos humanos, apoyar el desarrollo social y económico así como también promover el desarrollo sostenible de los países de América y esto no está incluido en nuestro tema de investigación.

## *CAPITULO III*

### *MARCO METODOLOGICO*

- *Diseño metodológico*
- *El Tipo de Estudio*
- *Recopilación de datos*
- *Instrumentos de Recolección*
- *Técnicas de Recolección de datos*
- *Determinación del universo y muestra*
- *Muestra*
- *Análisis y procedimientos de datos*
- *Resultados esperados*
- *Implicaciones y posibles riesgos*
- *Preguntas a realizar a entrevistados*
- *Procedimiento*

## **MARCO METODOLOGICO**

En este capítulo se presentó la metodología que nos permitió desarrollar el presente Trabajo de Investigación, requisito para obtener el grado de licenciado en Ciencias Jurídicas. Se muestran aspectos como: el tipo de investigación, las técnicas y procedimientos que serán utilizados para realizar la investigación.

### **3.1 DISEÑO METODOLOGICO**

El marco metodológico es una parte muy eficaz e importante en toda investigación, y se puede decir que es el conjunto de acciones destinadas a describir y analizar el fondo del problema planteado, a través de lineamientos específicos como la técnica de observación y recolección de datos, especificando el cómo se realizara la investigación.

En este capítulo se detalló cada uno de los pasos relacionados con la metodología que se ha elegido para llevar a cabo la investigación, estableciéndose el tipo y diseño de la investigación, la población y muestra, técnica e instrumentos de recolección de datos.

Las operaciones metodológicas son: el conjunto de especificaciones técnicas, conforme a las cuales se va realizar la investigación.

Los elementos que forman parte de este proceso son:

- ☞ La definición del tipo de estudio.
- ☞ Determinación del universo y la muestra de estudio.
- ☞ Elección de técnica e instrumentos de recolección de datos.
- ☞ Definición del plan de tabulaciones y análisis de datos.

### **3.2 EL TIPO DE ESTUDIO**

Es necesario definir el tipo de estudio que se va a realizar, muchas veces se ha definido desde la etapa de la identificación y formulación del problema. Sin embargo, cada etapa del proceso de investigación provee elementos que sirven para su elección definitiva.

El fin que persigue toda investigación científica es adquirir conocimientos; por tal razón es importante la elección de un método adecuado que permita conocer la realidad investigada y así darle respuesta a la interrogante que surgirán, con el fin de recolectar información veraz, por lo que se materializa en un plan general de investigación.

Para efecto de la presente investigación Competencia para conocer de la responsabilidad civil, penal subsidiaria en los accidentes de tránsito por conducción peligrosa se utilizara el “**método cualitativo**”: el cual consiste en un tipo de investigación que ofrece técnicas específicas para obtener repuestas a fondo acerca de la opinión de las personas sobre el tema que se investiga. Este tipo de estudio es de índole interpretativa y se realiza con grupos pequeños de personas cuya participación es activa durante todo el proceso investigativo y tiene como meta la transformación de la realidad.

Para desarrollar esta investigación de tipo cualitativa, se desarrolló una serie de registros narrativos, relativos al fenómeno que son parte de este estudio, mediante técnicas aplicadas de investigación, como la confrontación de leyes y las entrevistas estructuradas.

Para poder profundizar e indagar la naturaleza del problema en investigación se optó por utilizar el tipo de investigación cualitativa, es la investigación más adecuada para poder tener mayor claridad y facilidad para dar una descripción más explicativa acerca del cual se está haciendo el estudio, ya que se tiene el conocimiento el derecho y la realidad jurídica es cambiante en la sociedad.

Para desarrollar esta investigación fue necesario una exploración descriptiva de los fenómenos que son objeto de estudio la observación, las cuales son técnicas con la finalidad de indagar los principales componentes de la problemática estudiada. La investigación cualitativa es un tipo de investigación que ofrece técnicas especializadas para obtener respuestas a fondo acerca de lo que las personas piensan y sienten. Este tipo de investigación es de índole interpretativa y se realiza con grupos pequeños de personas cuya participación, es activa durante todo el proceso investigativo y tiene como metas, la transformación de la realidad.

### **3.3 RECOPIACION DE DATOS**

La recolección de datos se refiere al uso de una gran diversidad de técnicas y herramientas que pueden ser utilizadas por el analista para desarrollar los sistemas de información, los cuales pueden ser la entrevistas, la encuesta, el cuestionario, la observación, el diagrama de flujo y el diccionario de datos.

Habiendo establecido en la presente investigación una estrategia concreta e integral de trabajo mediante el cual se utilizara un método de análisis coherente para la recolección de los datos con finalidad de lograr los objetivos propuestos en la investigación y que se hizo uso de los siguientes: la observación la cual es un elemento fundamental y el más importante de todo proceso de investigación.

La entrevista es una herramienta a utilizar se elaborara una guía de preguntas abiertas dirigidas a las personas conocedoras sobre el tema como lo son el Juez de Paz, el Juez de Instrucción, Juez de Sentencia, Juez de Transito de la jurisdicción de Santa Ana, Unidad de Vida de la Fiscalía General de la República de Santa Ana, la Cámara de tránsito de San Salvador y Magistrado de la Tercera Sección de Occidente, Ahuachapán.

#### **3.3.1 INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS UTILIZADO EN LA PRESENTE INVESTIGACIÓN.**

##### LA ENTREVISTA.

Es una técnica de recolección de datos que implica una pauta de interacción verbal, inmediata y personal, entre un entrevistado y un respondiente. Las pautas de interacción entre entrevistador y respondiente incluyen factores más complejos que el simple intercambio de estímulos y respuestas verbales.

De esta manera la dinámica de la situación pasa a tratar la entrevista como un simple proceso de recolección de datos, a una teoría psicológica de la situación de la entrevista, en la cual se postula la necesidad de tratar a las respuestas individuales como síntomas, más que como realidades o hechos.

## COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA

Se refiere a la comunicación interpersonal establecida ente el investigador y el o los sujetos de estudio a fin de obtener repuestas verbales a las interrogantes planteadas sobre el problema propuesto.

Esta técnica facilita al investigador explicar el propósito del estudio y especificar claramente la información que se necesita; si hay una interpretación errónea de la pregunta permite aclararla asegurándose de una mejor respuesta.

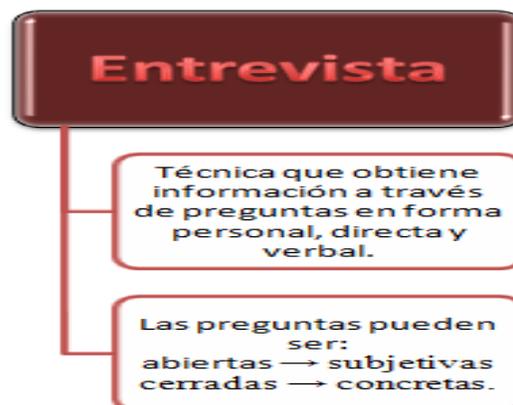
La ventaja de esta técnica es que puede ser empleada con personas analfabetas, con niños o con aquellos que tienen limitaciones físicas u orgánicas.

La entrevista puede ser de dos tipos:

- **ESTRUCTURADA:** se caracteriza porque las preguntas están estandarizadas y de acuerdo con un orden al que el entrevistado responde.
- **NO ESTRUCTURADA:** las preguntas se van formulando conforme el entrevistado va respondiendo a las situaciones planteadas; esto significa que el entrevistador no lleva preguntas previamente elaboradas.

Una entrevista estructurada ha de contener los siguientes elementos:

- Identificación institucional.
- Titulo.
- Objetivo.
- Indicación.
- Lugar.
- Fecha.
- Hora.
- Sexo del entrevistado.
- Entrevistador/a.
- Preguntas de contenido.



### **3.3.2 TÉCNICAS DE RECOLECCIÓN DE DATOS**

Esto permite al investigador explicar el propósito del estudio, especificar claramente la información que se necesita; si hay una interpretación errónea de la pregunta permite aclararla asegurándose de una mejor respuesta.

La aplicación de dicha técnica se realizará con el objeto de obtener información clave de los sujetos a entrevistar, desde los diferentes tipos de vista y la diversidad de opiniones que estos emitan, lo cual aportará la información de la situación problemática del objeto de estudio; siendo las preguntas de tipo abierta para que luego de proporcionados los datos se pueda interpretar, analizar y comprender.

Para el vaciado de la información recolectada en la investigación se exhibirán 9 matrices, en las cuales se utilizara la técnica de transcripción sintetizada de preguntas realizadas, las respuestas proporcionadas por las personas entrevistadas y luego un análisis grupal elaborado a partir de las respuestas obtenidas por cada entrevistado.

En las primeras cuatro de ellas se apreciaran las interrogantes efectuadas donde se dará a conocer la opinión del Juez de Paz, seguidamente en otra matriz se observó la opinión de un Juez de Instrucción. También contamos con la matriz donde vaciamos la información obtenida de las interrogantes realizadas a un Juez de Sentencia, sin faltar la matriz dirigida a la información brindada por el Magistrado de la Cámara de la Tercera Sección de Occidente, Ahuachapán; así como también la matriz que brindó el Juez de Tránsito; todo esto aunado a la matriz que contendrá la información dio el Jefe de división de tránsito de la Policía Nacional Civil y para finalizar la información brindada por la unidad de vida de la Fiscalía General de la República; todo esto con jurisdicción del departamento y municipio de Santa Ana, excepto el Magistrado de la Cámara Tercera Sección de Occidente, Ahuachapán.

Con la realización de todas estas matrices por medio de las cuales obtuvimos dicha información, posteriormente se realizaron las recomendaciones y conclusiones, según los datos obtenidos por medio de las entrevistas. Ya que el tipo de método ha utilizado es el cualitativo realizando una comparación con la teoría que

se incluyó en el presente trabajo y la realidad que se nos mostró por medio de las respuestas que se obtuvieron mediante la muestra que se tiene planteada.

Por otra parte la confiabilidad de los instrumentos se comprobó a medida que los instrumentos de recolección de datos pueden producir siempre el mismo resultado.

### **3.4 DETERMINACION DEL UNIVERSO Y MUESTRA**

En la mayoría de las situaciones de investigación no es posible estudiar todos los elementos o sujetos a los cuales se refiere el problema, sino que se trabajó con un grupo de ellos para luego generalizar los resultados a la totalidad, en un proceso que se conoce como inferencia estadística. Para poder hacer esta inferencia fue necesario que la cantidad de sujetos y la forma como son seleccionados, sean adecuadas.

#### **3.4.1 POBLACIÓN O UNIVERSO**

El Investigador debe establecer el tamaño de la muestra que va a utilizar. Es de suma importancia que este problema sea resuelto de forma apropiada. Para hacer una investigación es necesario elegir una población o grupo en que el estudio se realizara, para ello se utilizaran los términos “universo” y “muestra”. El universo se define como la totalidad de individuos o elementos de los cuales pueden representarse determinadas características susceptibles de ser estudiadas.

#### **3.4.2 MUESTRA**

La muestra es un subconjunto fielmente representativo del universo. Hay diferentes tipos de muestreo. El tipo de muestra que se seleccione dependerá de la calidad y cuán representativo se quiera sea el estudio de la población., estas pueden ser:

- **ALEATORIA:** cuando se selecciona al azar y cada miembro tiene igual oportunidad de ser incluido.
- **ESTRATIFICADA:** cuando se subdivide en estratos o subgrupos según las variables o características que se pretenden investigar. Cada estrato debe corresponder proporcionalmente a la población.

- **SISTEMÁTICA:** cuando se establece un patrón o criterio al seleccionar la muestra. Ejemplo: se entrevistará una familia por cada diez que se detecten.

El muestreo es indispensable para el investigador ya que es imposible entrevistar a todos los miembros de una población debido a problemas de tiempo, recursos y esfuerzo. Al seleccionar una muestra lo que se hace es estudiar una parte o un subconjunto de la población, pero que la misma sea lo suficientemente representativa de ésta para que luego pueda generalizarse con seguridad de ellas a la población.

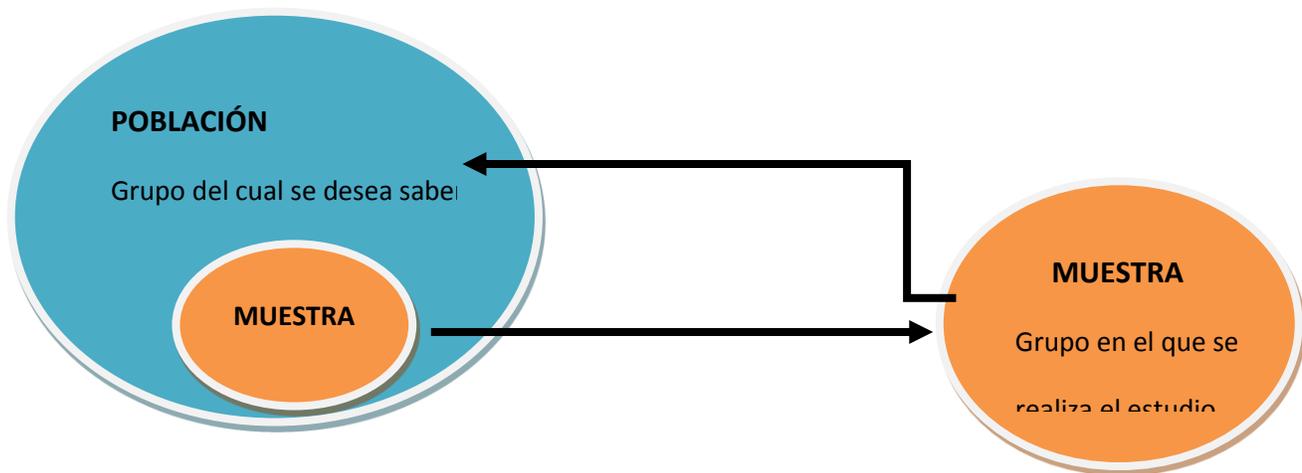
El tamaño de la muestra depende de la precisión con que el investigador desea llevar a cabo su estudio, por regla general se debe usar una muestra tan grande como sea posible de acuerdo a los recursos que haya disponibles. Entre más grande la muestra mayor posibilidad de ser más representativa de la población.

En la investigación experimental, por su naturaleza y por la necesidad de tener control sobre las variables, se recomienda muestras pequeñas que suelen ser de por lo menos 30 sujetos.

En la investigación descriptiva se emplean muestras grandes y algunas veces se recomienda seleccionar de un 10 a un 20 por ciento de la población accesible.

En base a todo lo anterior, se tomará como muestra:

1. Juez de Tránsito
2. Juez de Paz.
3. Juez de Instrucción.
4. Juez de Sentencia.
5. Jefe de división de tránsito, Santa Ana.
6. Unidad de Vida de Fiscalía General de la República.
7. Magistrado de Cámara de la Tercera Sección de Occidente de Ahuachapán.



### **3.5 ANALISIS Y PROCEDIMIENTOS DE DATOS**

#### **3.5.1 TRIANGULACION DE DATOS.**

En la investigación cualitativa, antes de pasar a la fase de redacción, se determinó primeramente el material conceptual que deberá ser utilizado en la investigación, así como los tipos de técnicas que serán empleadas para su aplicación en el contexto del tema seleccionado y el material disponible.

En este apartado se cruzó la información obtenida en el proceso de investigación de campo, elaborándose un análisis sobre la base de las preguntas planteadas en el presente capítulo. La triangulación se realizara a través de datos obtenidos en las entrevistas y el marco teórico del presente trabajo de investigación.

Para la triangulación, es conveniente tener varias fuentes de información y métodos para recolectar los datos, en la investigación cualitativa se posee una mayor riqueza, amplitud y profundidad en los datos, y si estos provienen de diferentes actores del proceso, de distinta fuente y a utilizar una mayor forma de recolección de datos.<sup>40</sup>

Mediante esta se integraron los instrumentos útiles tales como, la recolección de datos, coordinación de visitas para la realización de entrevistas y estudio de la información recabada, para reconocer y analizar datos desde distintos ángulos para compararlos y contrastarlos entre sí, por lo que mediante el uso de esta metodología

<sup>40</sup> Hernández Shampieri, Roberto; Fernández Collado, Carlos; Pilar Baptista, Lucio. Metodología de la Investigación, Quinta Edición 2010, Pág. 439.

se hará posible confirmar la información obtenido de las diferentes fuente4s de datos.

El vaciado de datos se realizó, tomando de base las grabaciones y anotaciones hechas producto de las entrevistas y sesiones realizadas, luego se transcribió la información recolectada de la cual se realizara un análisis total de dicha información.

### **3.6 RESULTADOS ESPERADOS**

En la investigación que lleva por título “Competencia en la Responsabilidad Penal, Civil y subsidiaria en los Accidentes de Tránsito”, se pretendió lo siguiente:

- Verificar el nivel de conocimiento de las Leyes de Tránsito.
- Investigar las instituciones y autoridades con competencia en materia de tránsito.
- Determinar el cumplimiento o no de las sentencias pronunciadas en las diferentes instancias competentes.

### **3.7 IMPLICACIONES Y POSIBLES RIESGOS**

En el momento de aplicar la metodología se pueden dar imprevistos que conllevarían a obstaculizar la recolección de datos, entre esto podemos enumerar:

- Factores jurídicos.
- Sociales.
- Laborales.
- Viabilidad de entrevistas, entre otros.

Cabe mencionar también que durante la etapa de entrevistas, también podrían existir riesgos por parte del entrevistado como:

- La falta de sinceridad en las respuestas (deseo de causar una buena impresión o de disfrazar la realidad).
- La tendencia a decir “sí” a todo.
- La sospecha de que la información pueda revertirse en contra del encuestado, de alguna manera.
- La falta de comprensión de las preguntas o de algunas palabras.

## **COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA**

- La influencia de la simpatía o la antipatía tanto con respecto al investigador como con respecto al asunto que se investiga.

### **3.8 PREGUNTAS A REALIZAR A ENTREVISTADOS**

#### **JUECES DE PAZ DEL DISTRITO JUDICIAL DE SANTA ANA.**

- 1) ¿Cuáles considera usted que son las razones jurídicas para considerar que todos los accidentes de tránsito deben de ser conciliables?
- 2) ¿Qué vacíos legales encuentra a la Ley Especial Sobre Accidentes de Tránsito?
- 3) ¿Usted considera que el alcotest, es un indicio suficiente para la detención provisional del conductor?
- 4) ¿Qué criterios jurídicos aplican ustedes para y manifestarse sobre la responsabilidad subsidiaria?
- 5) ¿Qué recomendaciones daría usted para hacer más positiva la responsabilidad penal, civil y subsidiaria en los accidentes de tránsito por conducción peligrosa?

#### **JUEZ DE INSTRUCCIÓN DE SANTA ANA**

- 1) ¿Cuáles es su actitud jurídica cuando un juez de paz manda a instrucción un proceso de accidentes de tránsito por conducción peligrosa?
- 2) ¿Cuál es su criterio en relación de aplicar y tipificar la conducción peligrosa como delito penal, si también existe en él una responsabilidad civil para reparar el daño causado?
- 3) ¿Cuál es su criterio porque un juez de paz manda a instrucción a esta instancia un proceso por accidente de tránsito por conducción peligrosa y no lo somete al conocimiento de un juez tránsito?
- 4) ¿Cuál es su criterio sobre la legislación para determinar la responsabilidad penal, civil y subsidiaria en los accidentes de tránsito?
- 5) ¿Qué recomendaciones jurídicas hace usted para hacer efectiva la responsabilidad penal, civil y subsidiaria en los accidentes de tránsito por conducción peligrosa?

**JUEZ DE TRÁNSITO DE SANTA ANA.**

- 1) ¿Según su criterio, cuáles son los parámetros y los casos cuando la responsabilidad civil subsidiaria por accidente de tránsito conducción peligrosa?
- 2) ¿Qué vacíos legales encuentra usted en la ley especial sobre accidentes de tránsito en relación a la responsabilidad civil tanto por el imputado y el responsable subsidiariamente?
- 3) ¿Cuál es la actitud jurídica de usted como juez de tránsito cuando el juez de paz a conocido y en el auto que manda a instrucción no se manifiesta sobre la acción civil subsidiaria en un accidente tránsito y el fiscal del caso en la acusación lo hace contra el responsable directo y el subsidiariamente?
- 4) Que recomendaciones hace usted para subsanar los vacíos legales que tiene la ley especial sobre accidentes de tránsito para hacer efectiva la responsabilidad civil tanto del imputado y el responsable subsidiariamente.

**JUEZ DE SENTENCIA DE SANTA ANA.**

- 1) ¿Cuál es su criterio jurídico sobre quién debe conocer en la etapa de instrucción en un accidente tránsito por conducción peligrosa?
- 2) ¿Cuáles son los principales casos que conoce el juez de sentencia en materia de tránsito?
- 3) ¿Usted como juez considera que las penas deberían ser más elevadas en materia de tránsito en el caso cuando hay lesiones u homicidio culposo?
- 4) ¿Cómo considera usted la legislación de tránsito para prevenir los accidentes de tránsito?
- 5) ¿Qué recomendaciones daría usted como juez de sentencia para prevenir los accidentes de tránsito en Santa Ana?

**MAGISTRADO DE CÁMARA DE LA TERCERA SECCIÓN DE OCCIDENTE, AHUACHAPÁN.**

- 1) ¿Usted considera que el alcotest, es un indicio suficiente para la detención provisional del conductor?
- 2) ¿Cuál es su criterio sobre la legislación de tránsito actual, es suficiente para hacer justicia?

**COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA**

- 3) ¿Qué recomendaciones generales podría hacer usted para minimizar los accidentes de tránsito por conducción peligrosa?
- 4) ¿Cuáles estima usted que son las razones jurídicas para considerar que todos los accidentes de tránsito deben de ser conciliables?
- 5) ¿Considera usted que las penas deberían ser más elevadas en materia de tránsito en el caso cuando hay lesiones u homicidios?

**JEFE DE SECCION DE TRÁNSITO TERRESTRE DELEGACIÓN DE LA POLICÍA NACIONAL CIVIL SANTA ANA.**

- 1) ¿Cuáles son los actos que ustedes realizan cuando detienen una persona por conducción peligrosa?
- 2) ¿Según su conocimiento como considera usted el proceso para determinar que existe conducción peligrosa?
- 3) ¿Considera usted que los conductores de transporte colectivo y los jóvenes son los que más irrespetan las normas de seguridad vial
- 4) ¿Qué papel juega la sección de tránsito terrestre con otras instituciones del estado?
- 5) ¿Usted como jefe de la sección de tránsito terrestre de Santa Ana considera eficaces las actuales leyes de tránsito?
- 6) ¿Cuál es para usted la principal causa que ocasiona accidentes de tránsito?
- 7) ¿Considera usted que la principal causa de accidentes de tránsito en Santa Ana es la conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes?
- 8) ¿Qué recomendaciones haría usted tanto administrativa como jurídica para minimizar los accidentes por conducción peligrosa?

**JEFE DE LA UNIDAD DE VIDA DE LA FISCALÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA DE SANTA ANA.**

- 1) ¿Considera eficaz la cooperación que existe entre la unidad de vida de la fiscalía y los agentes de tránsito terrestre de la Policía Nacional Civil?
- 2) ¿Cuántos casos de homicidio por accidentes de tránsito conoce en el año?
- 3) ¿Cuántos casos son llevados o agotados hasta juicio?
- 4) ¿Es mejor agotar la vía de la Conciliación?

- 5) ¿Qué elementos debería incorporarse en la ley a fin de que este evite más accidentes de tránsito?
- 6) ¿Considera usted que el alcohol y las drogas son los principales factores que conllevan a la conducción peligrosa?
- 7) Las sanciones que se le imponen a las personas que comenten este delito ¿son justas?
- 8) ¿Considera usted que los conductores de transporte colectivo y los jóvenes son los que más irrespetan las normas de seguridad vial?
- 9) ¿Qué recomendaciones haría usted tanto administrativa como jurídica para minimizar los accidentes por conducción peligrosa?

### **3.9 PROCEDIMIENTO**

Se refiere a las etapas para llevar a cabo la entrevista a profundidad para obtener los objetivos que se han propuesto en la presente investigación:

El procedimiento a emplearse será el siguiente:

- Criterios de selección de informantes.
- Concertación de entrevistas.
- Evaluación de datos.
- Clasificación de datos obtenidos.
- Implicación y posibles riesgos.
- Resultados esperados.

## *CAPITULO IV*

### *VALORACIONES GRUPALES*

- *CONCLUSIONES*
- *RECOMENDACIONES*
- *BIBLIOGRAFÍA*

## **VALORACIONES GRUPALES**

### **4.1 Conclusiones.**

Al finalizar el trabajo de investigación sobre **“RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCIÓN PELIGROSA”**, se determinó que la existencia de diferentes instituciones y leyes relacionada con la temática, las personas siguen infringiendo de manera desproporcional todas las normas, sin importar las repercusiones que éstas puedan tener, como que las penas, las sanciones económicas y los planes de prevención no fueran lo suficientemente grave o buenos para hacer que de manera represiva o hacer conciencia a la población sobre los diferentes problemas que generan los accidentes de tránsito, por lo cual, se hacen las siguientes conclusiones:

- 1) Que los accidentes de tránsito pueden generar dos tipos de responsabilidades, cuando existen daños materiales y personales, los cuales son la responsabilidad penal, la civil y subsidiaria o solidaria dependiendo del caso, si es en materia penal será subsidiaria y si es en materia civil se llamara solidaria.
- 2) Que la indemnización por daños y perjuicios no solo comprende a la víctima si no también se extiende a sus familiares.
- 3) Que los dos tipos de responsabilidad que existen, tienen a garantizar el cumplimiento de una pena, de una indemnización o reparación de un daño.
- 4) Los jueces y fiscales a la hora de establecer el monto de la responsabilidad civil, lo hacen tomando en cuenta la gravedad de los daños ocasionados, también los familiares afectados o terceros que pudieron resultar afectados.
- 5) Al momento de conducir, tenemos la responsabilidad no solo de nuestras vidas y de las que nos acompañan, sino también las de los peatones o demás automovilistas que transitan día a día.
- 6) Es importante advertir que las instituciones de la seguridad vial y las que extienden los respectivos permisos de conducir no están capacitando a los futuros conductores de la mejor forma, y de igual manera como aquel que

comete el delito estos deberían de responder por las carencias que estos tienen.

- 7) Los peatones al igual que los conductores deben tomar las precauciones necesarias y acatar las recomendaciones que se brinden por parte de las autoridades a fin de proteger sus vidas y la de sus familiares.
- 8) Que las penas y las sanciones no son lo suficientemente fuerte para coaccionar a las personas y hacer que acaten todas las normativas de tránsito, ya que a pesar que se tiene buenas leyes en materia de tránsito parece no importar al conductor violentarlas, aun siendo sancionados de manera económica.

#### **4.2 RECOMENDACIONES**

Al finalizar esta investigación documental y de campo, se hacen las siguientes recomendaciones como grupo de trabajo y que se creen de gran importancia se tomen en cuenta para disminuir los accidentes de tránsito y la conducción peligrosa en vehículos de motor, lo cual genera la responsabilidad penal, civil y subsidiaria o solidaria.

Por lo cual recomendamos lo siguiente:

- a) Educar a la sociedad en materia de seguridad vial con auxilio del Ministerio de Educación desde el nivel de educación básica a fin de crear conciencia en la persona, y que sepan el grado de responsabilidad que puedan adquirir al cometer una infracción de tránsito.
- b) Se deben aumentar las esquilas de infracción, ya que a las personas les afecta mucho más una pena pecuniaria o que se les incauten los vehículos a una pena de prisión que por la calidad del delito puede ser sustituida por una medida alterna a la prisión, no deberían de haber penas si no indemnización bastaría con la pena retributiva donde se debería quedar cerrado el juicio.
- c) A los aplicadores de justicia, que son quienes deben ser imparciales a la hora de aplicar la ley, que por motivos de amistades no siguen el principio del debido proceso favoreciendo al imputado sin imponer sanción alguna.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **➤ LIBROS CONSULTADOS:**

- El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, tóxicos o estupefacientes. Autor: Pilar Gómez Pavón.
- Las infracciones penales de tráfico en la doctrina de los tribunales. Autor: José Luis Albacar López.
- Los delitos de conducción temeraria. Autor: Miguel Ángel Moreno Alcázar.
- Cuestiones penales y criminológicas. Autor: Antonio Beristain S. J

### **➤ SENTENCIAS CITADAS:**

- 📖 91-COMP-2013.
- 📖 81-COMP-2013.

### **➤ LEYES ANALIZADAS:**

- 📖 Constitución de la República de El Salvador.
- 📖 Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito.
- 📖 Ley Especial para la Constitución del Fondo para la Atención a Víctimas de Accidente de Tránsito.
- 📖 Código Penal.
- 📖 Código Procesal Penal.
- 📖 Código Civil.
- 📖 Código Procesal Civil.
- 📖 Ley de Transporte Terrestre.

### **➤ TESIS CONSULTADAS:**

- 📖 “La conducción temeraria de vehículos de motor”. UTEC, 2008.
- 📖 “El delito de conducción temeraria de vehículos de motor en el departamento de San Miguel en el período de 2003-2005”. UES, 2005.

**COMPETENCIA PARA CONOCER SOBRE LA RESPONSABILIDAD PENAL, CIVIL Y SUBSIDIARIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR CONDUCCION PELIGROSA**

- ☞ “Régimen de responsabilidad civil y penal por daños materiales y personales ocasionados por accidentes de tránsito”. UFG, 2014.
- ☞ “La conducción temeraria de vehículos motor y su tratamiento en la legislación salvadoreña”. UES, 2006.

➤ **SITIOS EN INTERNET VISITADOS:**

- ☞ Centro de documentación judicial: [www.jurisprudencia.gob.sv](http://www.jurisprudencia.gob.sv)

# ANEXOS

**MATRIZ DE RESPUESTA DE ENTREVISTA DEL  
JUEZ DE PAZ DE SANTA ANA**

<b>PREGUNTA</b>	<b>RESPUESTA</b>	<b>CATEGORÍA O EVIDENCIA</b>	<b>ANÁLISIS GRUPAL</b>
¿Cuáles considera usted que son las razones jurídicas para considerar que todos los accidentes de tránsito deben ser conciliables?	Es una salida alterna al proceso y que puede ser o no accesible, en delitos de poca gravedad, aunque no siempre se logra conciliar con todos cuando son varias víctimas.	<b>Legislativa</b>	Es una salida donde se evita el desgaste que puede llevar un proceso, y haciendo más una justicia retributiva, se puede hacer antes de iniciar el proceso, incluso momentos después de sucedido los hechos y por economía procesal.
¿Qué vacíos legales encuentra a la Ley Especial sobre Accidentes de Tránsito?	No aplican esta ley por lo que se basan siempre en el código penal y procesal penal.	<b>Jurídica</b>	Los jueces de paz por la naturaleza jurídica del delito de conducción peligrosa que es penal, es la razón que manifiestan que no aplican la Ley Especial Sobre Accidentes de Tránsito.
¿Usted considera que el alcotest, es un indicio suficiente para la detención provisional del conductor?	Viene a coadyuvar se tiene un indicio depende del caso, da pie a una detención provisional, aunque no se puede obligar hacer un examen de alcotest pero debería ser buena una reforma que con solo la	<b>Legislativo</b>	El alcotest es un medio de prueba, que vienen a ayudar a determinar cuántos mililitros de alcohol en sangre y si pasa del límite, se le sanciona con la detención administrativa. Existe vacío legal que la ley no obliga al

	presunción, debería ser obligatoria.		conductor a realizarse la prueba de alcotest por lo que es necesario reformar la ley.
¿Qué criterios jurídicos aplican ustedes para manifestarse sobre la responsabilidad subsidiaria?	Regularmente se incoa la acción civil, si hay subsidiario es declarado como imputado, como cuando hay un motorista de una unidad de transporte colectivo, subsidiariamente es el dueño.	<b>Jurídica</b>	Al responsable subsidiario lo califican como imputado a pesar de ser uno de sus empleados el autor directo de un accidente de tránsito, debido a que este es quien contrato al conductor para que maneja el medio de transporte
¿Qué recomendaciones daría usted para hacer más positiva la responsabilidad penal, civil y subsidiaria en los accidentes de tránsito por conducción peligrosa?	Habría que hacer reformas a la ley, porque los abogados deberían ser los legisladores, porque debería utilizar el derecho comparado.	<b>Legislativa</b>	Se recomienda aumentar la pena. Así mismo las multas deberían tener un valor pecuniario mayor, que el infractor de alguna forma le afecte económicamente.

**MATRIZ DE RESPUESTA DE ENTREVISTA DEL  
JUEZ DE INSTRUCCION DE SANTA ANA**

<b>PREGUNTA</b>	<b>RESPUESTA</b>	<b>CATEGORÍA O EVIDENCIA</b>	<b>ANÁLISIS GRUPAL</b>
¿Cuál es su actitud jurídica cuando un juez de paz manda a instrucción un proceso de accidentes de tránsito por conducción peligrosa?	Se le debe dar trámite normal, se recibe el expediente y dependiendo de la acusación fiscal, depende el auto de instrucción, pasado el plazo que se pone por fiscalía pasa a acusación.	<b>Jurídica</b>	Que se tiene que verificar si cumple con todos los requisitos del requerimiento fiscal, de eso depende la acusación, para darle impulso al proceso si no se da el cumplimiento de algunos de los requisitos puede caer en una de las excepciones del artículo 312 del Código Procesal Penal
¿Cuál es su criterio en relación de aplicar y tipificar la conducción peligrosa como delito penal, si también existe en él una responsabilidad civil para reparar el daño causado?	Ya viene tipificado, no se toma la prueba solo del alcotest sino que también debe tomarse de una prueba de sangre, si la conducta se adecua al delito y habría que ver si no hay figuras de agravantes.	<b>Jurídica</b>	Se tiene que ver que sus elementos encajen perfectamente en el tipo penal correspondiente, ahora bien, se debe de dejar claro que el alcotest no es una prueba, sino únicamente un indicio que lleva a determinar el nivel de alcohol en sangre; en base a esto correspondería el análisis de los hechos sometidos en proceso establecidos en el requerimiento fiscal para determinar si existe o no el delito de conducción peligrosa o bien una

			recalificación por un nuevo delito, convirtiéndose éste en un medio para el cometimiento de un nuevo ilícito penal.
¿Cuál es su criterio por que un juez de paz manda a instrucción a esta instancia un proceso por accidente de tránsito por conducción peligrosa y no lo somete a conocimiento de un juez de tránsito?	El Juez de tránsito conoce para aplicar figuras administrativas.	<b>Jurídica</b>	La competencia que tiene el juez de tránsito cubre diligencias judiciales dentro de ellos se tiene los actos previos a la demanda, como por ejemplo las diligencias de conciliación en un accidente de tránsito, como lo es la reconstrucción de los hechos, ahora bien, en éste punto el juez de instrucción necesariamente tiene que correr la competencia hacia la siguiente instancia; en base a que instrucción es únicamente una base de sometimiento de prueba para presentarlo dentro de la investigación sometida a juicio.
¿Cuál es su criterio sobre la legislación para determinar la responsabilidad penal, civil	Cuando se presente el dictamen de acusación se debe agregar cual es el monto de la responsabilidad civil y con que la va probar si no la oferta puede pasar el		Se pone un estimado en caso de lesiones, homicidio culposo, y demás delitos, pero ese estimado debe ir justificado cuando llegue a sentencia, en base a gastos

<p>y subsidiaria en los accidentes de tránsito?</p>	<p>proceso a la otra etapa pero esto sería solo en el área penal, la responsabilidad civil se puede ofertar hasta la etapa de instrucción no así en sentencia porque para ello se necesita el monto.</p>	<p><b>Jurídica</b></p>	<p>ocasionados a raíz del ilícito y del daño causa a las víctimas; debido a que la fiscalía siempre deberá de incluirla en el dictamen acusatorio, corra o no procedencia de dicha responsabilidad.</p>
<p>¿Qué recomendaciones jurídicas daría usted para hacer efectiva la responsabilidad penal, civil y subsidiaria en los accidentes de tránsito por conducción peligrosa?</p>	<p>El juez es imparcial, solo mira los hechos.</p>	<p><b>Jurídica</b></p>	<p>Según el entrevistado como juez únicamente se basa en pruebas presentadas por ambas partes. Lo que se puede observar que no agrego ninguna recomendación ni manifestó que la legislación actual es necesaria una reforma o algo similar.</p>

**MATRIZ DE RESPUESTA DE ENTREVISTA DEL  
JUEZ DE SENTENCIA DE SANTA ANA**

PREGUNTA	RESPUESTA	CATEORÍA O EVIDENCIA	ANALISIS GRUPAL
<p>¿Cuál es su criterio jurídico sobre quienes conoce en la etapa de instrucción en un accidente de tránsito por conducción peligrosa?</p>	<p>El juez de paz debe de conocer en juicio sumario, porque aquí se dan las cuatro etapas de juicio la fase de investigación, instrucción, apertura de prueba y el juicio o vista pública y un solo juez conoce en las cuatro etapas porque la prueba a recolectar es mínima debido a que las capturas suceden en flagrancia con el simple hecho de alcotest y medicina legal lo ratifica por medio de una prueba de sangre.</p>	<p align="center"><b>Jurídica</b></p>	<p>La mayoría de veces un proceso por conducción peligrosa es conocido en juicio sumario, porque el juez de paz según la legislación tiene competencia para conocer en juicio sumario el delito de la conducción peligrosa. No obstante de ello se dan casos que los remiten a instrucción o a tránsito dependiendo el caso.</p>
<p>¿Cuáles son los principales casos que conoce el juez de sentencia en materia de tránsito?</p>	<p>Todos los homicidios culposos, eso es cuando el juez de tránsito eleva a sentencia debido a que el juez de tránsito no es sentenciador es de instrucción.</p>	<p align="center"><b>Jurídica</b></p>	<p>De los homicidios culposos, conoce debido a que son los delitos que siempre deben llegar a sentencia a menos que se haya conciliado en otra etapa anterior del proceso. El aporte jurídico de esta pregunta es que el entrevistado es aplicador de la norma jurídica porque un juez de tránsito o de instrucción no son sentenciadores</p>

¿Usted como juez considera que las penas deberían de ser más elevadas en materia de tránsito en el caso cuando hay lesiones u homicidio culposo?

No deberían haber penas solo indemnizaciones para éste delito en específico, las penas deberían de ser administrativas y no penas de prisión, ejemplo; si toma hay dolo, no hay culpa.

**Jurídica**

Según las consideraciones del entrevistado él es del criterio que cuando los accidentes de tránsito no son cometidos por bebidas alcohólicas y sustancias estupefacientes debería de haber solo sanciones económicas de naturaleza administrativa. No así cuando el responsable del accidente haya ingerido bebidas alcohólicas o estupefacientes a lo cual el grupo de investigación está de acuerdo con la opinión del entrevistado.

¿Cómo considera usted la legislación de tránsito para prevenir los accidentes de tránsito?

Para mí la legislación está bien, lo malo es su aplicación y hacerla más rigurosa más rigurosa, evitando el mal llamado compadrazgo.

**Institucional**

Como grupo se considera que son pocos los vacíos que se encuentran en la legislación de tránsito para sancionar y penalizar todos los hechos de un accidente de tránsito que produce consecuencias jurídicas. El inconveniente se da para su aplicación es que el informe policial a veces tiene vicios, en la dirección que no es veraz y algunos jueces toman muy en cuenta dicho informe no obstante de

			ello esto no es prueba en un proceso.
<p>¿Qué consideraciones daría usted como juez de sentencia para prevenir los accidentes de tránsito en Santa Ana?</p>	<p>La ley se debe aplicar de forma eficaz con el fin de poder evitar los accidentes, ya que no se necesita reformas a las leyes actuales.</p>	<p><b>Legislativa</b></p>	<p>No se necesita de nuevas reformas a las leyes de tránsito, si no su aplicación es la que está fallando las diferentes instituciones. En conclusión lo que existen tanto como en los tribunales como en las instituciones correspondientes es la falta de voluntad de aplicar positivamente la legislación.</p>

**MATRIZ DE RESPUESTA DE ENTREVISTA DEL  
JUEZ DE TRÁNSITO DE SANTA ANA**

PREGUNTA	RESPUESTA	CATEGORÍA O EVIDENCIA	ANÁLISIS GRUPAL
<p>¿Según su criterio cuales son los parámetros y los casos cuando la responsabilidad civil subsidiaria por accidente por conducción peligrosa?</p>	<p>Opera en delitos que son culposos</p>	<p align="center"><b>Jurídica</b></p>	<p>Es de hacer una diferencia en cuanto a este tipo de responsabilidad, ya que la responsabilidad subsidiaria es la que se da en materia penal y, la responsabilidad solidaria es la que se da en materia civil cuando es una empresa mercantil.</p>
<p>¿Qué vacíos legales encuentra usted en la ley especial sobre accidentes de tránsito en relación a la responsabilidad civil tanto por el imputado y el responsable subsidiariamente?</p>	<p>Que a pesar de haber sido muy útil en su tiempo ya no es tan aplicable, son pocos los artículos que se aplican y en los casos subsidiariamente se aplica el procesal penal o el procesal civil y mercantil</p>	<p align="center"><b>Legislativa</b></p>	<p>La Ley Especial Sobre Accidentes de Tránsito tiene poca aplicabilidad y esto lo ratifica el entrevistado por lo que hace necesario una reforma de dicha ley que se adecue a lo que establece el código procesal civil y mercantil y en alguna medida lo establecido en materia penal.</p>
<p>¿Cuál es la actitud jurídica de usted como juez de</p>	<p>Siempre el juez debe manifestarse sobre la acción civil</p>		<p>El juez siempre debe manifestarse sobre la acción civil, es un requisito que debe cumplir, se encuentra</p>

<p>tránsito cuando el juez de paz a conocido y en el auto que manda a instrucción no se manifiesta sobre la acción civil subsidiaria en un accidente de tránsito y el fiscal del caso en la acusación contra el responsable directo y el subsidiariamente?</p>		<p><b>Jurídica</b></p>	<p>señalado en la resolución del acta del artículo 300 numeral 7 del código procesal penal. Y en caso que no lo hiciera el subsidiario no tienen ninguna obligación de responder por ello</p>
<p>¿Qué recomendaciones hace usted para subsanar los vacíos legales que tiene la ley especial sobre accidentes de tránsito para hacer efectiva la responsabilidad civil tanto del imputado y el responsable subsidiariamente?</p>	<p>Que suban las sanciones económicas que es lo que más afecta a las personas y hace que no vuelvan a cometer este tipo de delitos.</p>	<p><b>Legislativo</b></p>	<p>Las sanciones económicas la mejor manera para prevenir este tipo de infracciones, ya que haciendo comparación con las legislaciones de otras naciones es la forma más eficaz que ellos han encontrado como prevención. Por lo cual es necesario reformar toda la legislación que se refiere en materia de tránsito.</p>

**MATRIZ DE RESPUESTA DE ENTREVISTA DEL MAGISTRADO DE CAMARA DE LA TERCERA SECCIÓN DE OCCIDENTE, AHUACHAPAN.**

PREGUNTA	RESPUESTA	CATEGORÍA O EVIDENCIA	ANALISIS GRUPAL
<p>¿Considera usted que el alcotest, es un indicio suficiente para la detención provisional del conductor?</p>	<p>El alcotest es solo un instrumento de medición, cuando el resultado del alcotest es positivo, solamente evidencia una conducta típica y no es suficiente para inferir ni siquiera la apariencia del buen derecho; y para decretar la detención provisional se necesita la confluencia de la apariencia del buen derecho (fumusbonis iuris) y el peligro de fuga (periculum in mora).</p>	<p align="center"><b>Jurídica</b></p>	<p>El alcotest es un indicio para determinar el grado de alcohol en sangre pero no es suficiente para determinar una detención provisional al intervenido sino que debe de completarse con un análisis toxicológico mediante el cual se mide el nivel de alcohol etílico con tenido en la sangre, para determinar si procede o no la detención y así en marcar o no el hecho en un ilícito penal.</p>
<p>¿Cuál es su criterio sobre la legislación de tránsito actual, es suficiente para hacer justicia?</p>	<p>La legislación de tránsito es meramente administrativa; y por ende, su objetivo no es tanto hacer justicia, sino más bien uniformar la conducta de los habitantes.</p>	<p align="center"><b>Jurídica</b></p>	<p>La legislación de tránsito está destinada a la prevención, debido que informa sobre las diferentes infracciones y la manera correcta de conducir, donde no debe virar, donde no se debe estacionar o en que carril puede ir más rápido, etc. Los actos que realiza todas las instituciones dependientes del Vice Ministerio de Transporte es legislación administrativa, por</p>

			<p>ejemplo los actos que realiza la división de tránsito. Lo que realiza el juez de tránsito es la aplicabilidad de una norma jurídica vía judicial.</p>
<p>¿Qué recomendaciones generales podría hacer usted para minimizar los accidentes de tránsito por conducción peligrosa?</p>	<p>La conducción peligrosa es un delito que no requiere un accidente de tránsito para su consumación. A veces puede ser que después de la conducción peligrosa se produzca un accidente de tránsito; entonces si sólo hay daños esta última será una infracción administrativa; y si hay lesiones o muerte habrá un concurso ideal de delitos; pero, son conductas independientes.</p>	<p><b>Institucional</b></p>	<p>La prevención sigue siendo la principal recomendación, para evitar tanto accidente de tránsito por conducción peligrosa, si los conductores que ingieren bebidas alcohólicas tuvieran la verdadera conciencia de no consumir alcohol y manejar, se evitarían mucho accidente de tránsito debido al hecho que con dicha prevención se evitaría la consumación del delito de conducción peligrosa siendo así que habría que ubicarlo en una línea preventiva y no punitiva realizando con esta una conciencia a la población y aunado a esto evitar el cometimiento del delito de conducción peligrosa. Infracción administrativa son las reguladas por la legislación de tránsito cuando solo conocen las instituciones</p>

			del Vice Ministerio de transporte y cuando se recurre al juzgado de tránsito ya se está judicializando la acción en civil por daños materiales o por indemnización por las lesiones u homicidio culposo, sin en caso no se resolviera por juicio sumario.
¿Cuáles estima usted que son las razones jurídicas para considerar que todos los accidentes de tránsito deben de ser conciliables?	Por el principio de lesividad y proporcionalidad; porque si el accidente solo produjo daños, entonces el daño es patrimonial y lo mejor en la restauración del mal; y si el accidente produjo delito (lesiones o de homicidio); entonces estos son de naturaleza improcedentes y no merecen mayor responsabilidad penal, por ello, el procedimiento puede finalizar de manera anticipada a través de la conciliación.	<b>Jurídica</b>	La restauración de este tipo de delito puede ser económica y terminar antes debido a que los daños patrimoniales no son tan graves y los delitos culposos al ser improcedentes, no tienen una responsabilidad penal muy grave, como lo son los delitos dolosos. Pero si existen daños materiales de gran valor los cuales la víctimas tienen que hacer valer sus derechos.
¿Considera usted que las penas deberían ser más elevadas en materia de	El principio de lesividad indica que la penalidad del delito imprudente debe ser de menor gravedad que el delito que se hace de forma dolosa;	<b>Jurídica</b>	Para el entrevistado solo se refirió al accidente de tránsito no así al accidente de tránsito por conducción peligrosa. Se debe enfocar

tránsito en el caso cuando hay lesiones u homicidio culposo?

además, la imprudencia puede deberse a una infinidad de factores; lo importante es que el resultado lesivo no se quería obtener; por ende, la imprudencia o el obtener resultados que no se dieran no se van a evitar aumentando la sanción.

siempre en la prevención de este tipo de delito. Ubicándose específicamente en los elementos facticos del ilícito penal, siendo estos tanto el dolo como la culpa y enfatizando el hecho que con el aumento de penas.

**MATRIZ DE RESPUESTA DE ENTREVISTA DEL JEFE DE UNIDAD DE VIDA DE LA FISCALIA GENERAL DE LA REPÚBLICA DE SANTA ANA**

<b>PREGUNTA</b>	<b>RESPUESTA</b>	<b>CATEGORÍA O EVIDENCIA</b>	<b>ANÁLISIS GRUPAL</b>
<p>¿Considera eficaz la coordinación que existe entre la unidad de vida de la Fiscalía y los agentes de tránsito terrestre de la Policía Nacional Civil?</p>	<p>Si, en el tema de investigación sobre accidentes de tránsito, se tiene una muy buena coordinación entre ambas instituciones</p>	<p align="center"><b>Institucional</b></p>	<p>La coordinación interinstitucional es uno de los ejes principales en la prevención y la sanción de las infracciones de tránsito, y el trabajo tanto de la Policía Nacional Civil como el de la Fiscalía General de la República son eficaces y se coordinan de excelente manera.</p>
<p>¿Cuántos casos de homicidio por accidentes de tránsito conoce en el año?</p>	<p>Es variable por ejemplo en el año 2015 se tuvieron una cantidad elevada y depende de las circunstancias y medidas que tome la Policía Nacional Civil.</p>	<p align="center"><b>Institucional</b></p>	<p>Este tipo de delito es sumamente variable no se tiene una tendencia específica, si no que varía según las circunstancias. Estableciendo también, que no todo hecho es un accidente de tránsito.</p>
<p>¿Cuántos casos de homicidio son llevados o agotados hasta juicio?</p>	<p>La cantidad de casos varían si a estos se les da una salida alterna como es la conciliación, es una cantidad mínima la que llega hasta juicio.</p>	<p align="center"><b>Institucional</b></p>	<p>También es muy variado ya que puede que todos los casos de homicidio culposo relacionado al delito de conducción peligrosa, que se llevan a los tribunales, no todos llegan hasta la etapa de</p>

			juicio, muchos se terminan por otras medidas alternas como la conciliación.
<b>¿Es mejor agotar la vía de Conciliación?</b>	Si porque es salida alterna para terminar un proceso. Es un poco complicada, pero es mejor agotar la solución de proceso por vía de conciliación	<b>Jurídica</b>	La conciliación es preferible, en el caso que un proceso siempre crea un desgaste para ambas partes ya sea la víctima o el imputado, es preferible porque se termina en un instante y se llega a un acuerdo del monto económico sobre el daño causado.
<b>¿Qué elementos debería incorporarse en la ley a fin de que esta evite más accidentes de tránsito?</b>	No se deben de agregar elementos, se tiene que trabajar más en el tema de lo preventivo que hace la policía y en el tema no sólo del aspecto punitivo sino aplicar procesos sancionatorios de suspensión de manejo de vehículos y el tema de multas.	<b>Jurídico</b>	No se deben de incorporar elementos, sino más bien tomar el tema preventivo que debería de ser el principal enfoque, en el cual todas las instituciones deben priorizar o no el de seguir reformando o aprobando numerosas leyes.
<b>¿Considera usted que el alcohol y las drogas son los principales factores que conllevan a la conducción peligrosa?</b>	En cierta medida sí, casi todo va enfocado en eso, aunque no se han abierto las autoridades a estudiar todas las causantes; sino más bien van enfocadas en tema de alcohol o drogas.	<b>Institucional</b>	Es una de las causas principales que provocan los accidentes de tránsito aunque no es la única, hay otras como la excesiva velocidad o el irrespeto a las señales de tránsito. Debido a que las autoridades no toman en cuenta no toman las demás premisas que el código

			establece, se enfocan mas en las sustancias, pero no son esas las principales causas.
Las sanciones que se le imponen a las personas que cometen este delito ¿Son justas?	Son injustas desde el punto de vista de la víctima, porque no son consecuentes con la acción generada.	<b>Jurídicas</b>	Si son injustas porque a pesar que se logre conciliar, la victima sale afectada, ya que son mínimos los casos que se llegan para imponer penas; si son lesiones puede perder movilidad en uno de sus miembros y si es un homicidio culposo la pérdida es irreparable para un familiar.
¿Considera usted que los conductores de transporte colectivo y los jóvenes son los que más irrespetan las normas de seguridad vial?	No se puede especificar sobre eso, ya que no hay un estudio sobre este rango.	<b>Institucionales</b>	La falta de estadísticas y estudios sobre las edades de las personas que causan accidentes de tránsito, no fue posible determinarlo, ya que no es ésta área la encargada de determinar dicho factor, porque no tiene competencia en el mismo; y para establecer así habría que realizar otros tipos de estudios.
¿Qué recomendaciones haría usted tanto administrativa como jurídica para minimizar los	En el tema legislativo cambiar aspectos de la ley, ajustándola a la realidad, en su aspecto pecuniario que deben ser más elevadas las esquelas y deben ser más rigoristas y	<b>Institucional</b>	Las sanciones pecuniarias son las clave para prevenir tanto accidente de tránsito y conductor peligroso, ya que una sanción económica sumamente elevada, haría

**accidentes por conducción  
peligrosa?**

suspender las licencias de conducir; así como también en el tema administrativo deben de realizar estudios y evaluaciones más preventivas y más constantes en los lugares donde se dan con más frecuencia los accidentes de tránsito.

que las personas fueran más precavidas y evitaran cometer infracciones.

**MATRIZ DE RESPUESTA DE ENTREVISTA DEL JEFE DE LA DIVISION DE TRÁNSITO  
LA POLICIA NACIONAL CIVIL DE SANTA ANA**

<b>PREGUNTA</b>	<b>RESPUESTA</b>	<b>CATEGORÍA O EVIDENCIA</b>	<b>ANALISIS GRUPAL</b>
<p>¿Cuáles son los actos que ustedes realizan cuando se detiene a una persona por conducción peligrosa?</p>	<p>Primer acto es el de remisión, es incautar licencia, que se incauta junto con los indicios y va a la orden de fiscalía, se va a medicina legal y estas diligencias se hacen antes de dar a fiscalía.</p>	<p align="center"><b>Institucional</b></p>	<p>Ya tienen procedimientos específicos a seguir, para evitar caer en prueba ilícita. Se debe de respetar el trámite del proceso, teniendo siempre una orden de fiscalía para la realización de cualquier diligencia.</p>
<p>¿Según su conocimiento como considera usted el proceso para determinar que existe conducción peligrosa?</p>	<p>Los porcentajes de cien mililitros de alcohol en la sangre, si es menor solo es una esquila y si es superior hay detención.</p>	<p align="center"><b>Institucional</b></p>	<p>El alcotest es un parámetro que ocupan para conocer si un conductor lleva los niveles de alcohol arriba de lo permitido, remitiendo a Fiscalía lo actuado para que autorice hacer el examen de alcohol en la sangre. Tomando como parámetros los porcentajes siguientes: si es de 1 a 50 grados es una amonestación verbal, si es de 51 a 100 es multa; ahora bien si es de 101 para arriba ya es detención por el delito de conducción peligrosa, remitiendo así a la fiscalía.</p>

<p>¿Considera usted que los conductores de transporte colectivo y los jóvenes son los que más irrespetan las normas de seguridad vial?</p>	<p>No siempre, a veces hay muchos conductores menores de edad que si tienen mucho respeto sobre las normas de tránsito.</p>	<p><b>Institucional</b></p>	<p>No siempre los jóvenes o los motoristas del transporte colectivo son los principales causantes de accidentes, si no que todo tipo de persona los causan a pesar de tener muchos años de experiencia manejando.</p>
<p>¿Qué papel juega la sección de tránsito terrestre con otras instituciones del Estado?</p>	<p>Con la Fiscalía si tiene una muy buena relación y coordinación al detener a alguien o también en planes de prevención.</p>	<p><b>Institucional</b></p>	<p>Existe una buena relación entre todas las instituciones que conforman el sistema de justicia, lo que ha logrado prevenir muchos accidentes y detener a muchos conductores que no respetan las normas de tránsito.</p>
<p>¿Usted como jefe de la Sección de tránsito terrestre de Santa Ana, considera eficaces las actuales leyes de tránsito?</p>	<p>Si son eficaces, el problema es la cultura que existe.</p>	<p><b>Institucional</b></p>	<p>Existe una mala cultura tanto por parte de los conductores como de los peatones, tomando como ejemplo las pasarelas, de cada 10 personas un porcentaje mínimo las utilizan y son muchos las vidas que se lamentan por éste factor, y es siempre la mala cultura.</p>
	<p>La excesiva velocidad, es el principal causante de</p>		<p>La excesiva velocidad es como el mayor detonante de</p>

<p>¿Cuál es para usted la principal causa que ocasiona accidentes de tránsito?</p>	<p>accidentes de tránsito, ya que no pueden controlar el vehículo.</p>	<p><b>Institucional</b></p>	<p>accidentes de tránsito en Santa Ana, a pesar que se piense que son los conductores que ingieren bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes.</p>
<p>¿Considera usted que la principal causa de accidentes tránsito en Santa Ana es la conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes?</p>	<p>La primera sería la excesiva velocidad, la segunda el irrespeto a las normas de tránsito y la tercera sería la conducción bajo los efectos del alcohol o sustancias estupefacientes.</p>	<p><b>Institucional</b></p>	<p>La principal causa es la excesiva velocidad, seguida por el irrespeto de las señales de tránsito y en tercer lugar el consumo de bebidas alcohólicas o sustancias estupefacientes; viendo de ésta manera que el alcohol o sustancias estupefacientes viene a ser la tercera causa; se refuta así el pensamiento de la población en general cuando se piensa que es la primera.</p>
<p>¿Qué recomendaciones haría usted tanto administrativas como jurídicas para minimizar los accidentes por conducción peligrosa?</p>	<p>El tema de la prevención es el principal enfoque que se debe tener y el respeto a las normas de tránsito</p>	<p><b>Institucional</b></p>	<p>La prevención es el principal tema a tratar como país, ya que si fuéramos más conscientes de nuestras acciones evitaríamos tanto accidente y tanta muerte.</p>

ENTREVISTA REALIZADA AL JUEZ PRIMERO DE PAZ DE SANTA ANA



ENTREVISTA REALIZADA A LA SECRETARIA DEL JUZGADO PRIMERO DE INSTRUCCIÓN DE SANTA ANA



ENTREVISTA AL JEFE DE LA UNIDAD DE VIDA DE LA FISCALIA GENERAL DE  
SANTA ANA, SANTA ANA



ENTREVISTA REALIZADA AL JUEZ SEGUNDO DE SENTENCIA DE  
SANTA ANA



91-COMP-2013

CORTE SUPREMA DE JUSTICIA: San Salvador, a las once horas con cuarenta y siete minutos del día veintinueve de julio de dos mil catorce.

El presente incidente de competencia se ha suscitado entre el Juzgado de Instrucción de San Marcos y el Juzgado de Paz de Santiago Texacuangos, en el proceso penal instruido en contra del imputado Henry Ernesto R. T., por atribuírsele la comisión del delito de conducción peligrosa de vehículos automotores.

Analizadas las decisiones que sustentan las posturas de dichas autoridades judiciales sobre el procedimiento a seguir en el proceso penal relacionado, se hacen las siguientes consideraciones:

I. El Juzgado de Instrucción de San Marcos, por medio de resolución dictada a las nueve horas y doce minutos del día 1/10/2013, advirtió lo siguiente: "...Que el Juzgado de Paz de Santiago Texacuangos, remite a éste Juzgado con esta misma fecha, el presente proceso penal instruido en contra del indiciado antes relacionado; en el cual en audiencia inicial celebrada el veintiséis de septiembre del presente año, resolvió con base en lo dispuesto en el artículo 300 número 1 del Código Procesal Penal, decretar instrucción formal con detención provisional en contra del indiciado (...) por el delito de conducción peligrosa de vehículo de motor, tipificado y sancionado en el artículo 147-E, del Código Penal (...) sustituyendo la detención provisional, por una medida cautelar, consistente en: la obligación de presentarse a éste Juzgado el día que se le requiera. (...) Que el artículo 445 del Código Procesal Penal establece que: 'Los Jueces de Paz tendrán competencia para conocer del procedimiento sumario por los delitos siguientes: 1) Conducción Temeraria...'; el delito de Conducción Temeraria se encontraba tipificado y sancionado en el artículo 147E del Código Penal; y si bien es cierto se ha modificado el nombre del mencionado delito por el de Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores, mediante Decreto Legislativo No. 371 de fecha 09 de junio de 2013, el cual continua siendo regulado en el artículo 147 —E del Código Penal, y contiene una descripción típica similar a la del anterior tipo con la modificación de la penalidad de vehículo de transporte colectivo, y la inclusión de

la penalidad por causas de homicidio y lesiones culposas, siendo la naturaleza de la misma; además, la descripción típica del hecho que nos ocupa es igual a la que describe el artículo 147 — E derogado, por lo que debe ser tramitado mediante el Procedimiento Sumario, no bajo el procedimiento común, el cual es competencia exclusiva de los Jueces de Paz, según lo establecido en los artículos 56 letra C, y 445 número 1, ambos del Código Procesal Penal; por lo que éste Juzgado no puede seguir conociendo del presente proceso, siendo procedente la declaratoria de incompetencia por parte de éste Juzgador, en razón de la función, de conformidad con el artículo 56 letra C, del Código Procesal Penal, y es en virtud de lo cual, se remitirá las respectivas actuaciones al Juzgado de Paz de Santiago Texacuangos, para su correspondiente tramitación, poniendo a la orden y disposición de este al imputado..." (Mayúsculas suprimidas) (sic).

II. Por su parte, el Juzgado de Paz de Santiago Texacuangos, por medio de resolución pronunciada a las once horas con diez minutos del 2/10/2013, hizo un análisis sobre su competencia para conocer del proceso penal relacionado y concluyó que: "...no se comparte que dicho ilícito deba ser tramitado bajo la regla y requisitos establecidos en el Procedimiento Sumario, establecido en el art. 445 Pr. Pn. como se ha razonado en la resolución venida del Juzgado de Instrucción de la ciudad de Marcos, ya que si bien es cierto la referida disposición legal le otorga competencia funcional a los jueces de paz, para que (...) conozca (...) [de la] conducción temeraria (...) Es evidente que en dicha clasificación no está incluido la figura del delito de conducción peligrosa de vehículos automotores, que actualmente establece el art. 147-E Pn., de tal manera que la reforma (...) del Código Procesal Penal (...) ha generado un vacío legal ya que la misma deroga la figura penal, de conducción temeraria, que dicha, disposición procedimental aún contempla (...) [el cual] no puede ser subsanado ni suplantado bajo ninguna regla de interpretación (...) puesto que (...) dicho vacío legal solo puede ser cubierto por medio de otra reforma legislativa que sustituya el actual numeral primero del art 445 del Código Procesal Penal. (...) de hacerse dicha situación de la manera planteada, ya el juzgado no tendría la función de interpretar y aplicar la norma cuestionada, si no que su función pasaría a constituir una función meramente

legislativa, ya que de manera tácita y sobre todo de hecho estaría reformando dicha norma, lo cual desnaturaliza la función' propia de un juzgador. Por (...) [ello] desde un inicio al darse por recibido el Requerimiento Fiscal, presentado en esta sede judicial por ser la competente en base al procedimiento ordinario (...) se le dio el trámite del procedimiento Común Ordinario y bajo dicha regla de Procedimiento, es que al finalizar la misma y conforme a lo resuelto en audiencia Inicial (...) se decretó pasar a Conocimiento del Señor Juez de Instrucción de la Ciudad de San Marcos, la presente Causa..." (Sic).

Por lo anterior, remitió el proceso al Juzgado de Instrucción de San Marcos para que lo enviara a esta sede; no obstante, en atención a que el juzgado de paz referido no se declaró incompetente, el referido tribunal mandó nuevamente el proceso al Juzgado de Paz de Santiago Texacuangos, quien finalmente por resolución de las quince horas con treinta minutos del día 8/10/2013, resolvió remitir el proceso penal a esta Corte a fin de que dirima que tribunal es el competente para conocer del proceso penal instruido en contra del señor Henry Ernesto R. T., a quien se le atribuye el ilícito penal de conducción peligrosa de vehículos automotores.

III. De acuerdo a las decisiones que se han relacionado, el Juzgado de Instrucción de San Marcos razonó que lo único que se ha modificado es la denominación del delito, ya que su naturaleza se mantiene y por tanto, debe ser conocido y decidido por el Juzgado de Paz de Santiago Texacuangos a través del procedimiento sumario.

Por su parte, el Juzgado de Paz de Santiago Texacuangos consideró que al haberse modificado la denominación del delito de conducción temeraria a conducción peligrosa de vehículos automotores ya no es posible la aplicación de las reglas del procedimiento abreviado porque dicho ilícito no se encuentra dentro del catálogo legalmente dispuesto para conocer del proceso mediante dicho trámite.

Al respecto, debe decirse que a partir del artículo 445 del Código Procesal Penal se regulan, entre otros aspectos, los requisitos que deben cumplirse para aplicar el procedimiento sumario, los que podemos sintetizar en:

1. Que se trate de los delitos enumerados en el artículo 445 mencionado.
2. Que los imputados hayan sido detenidos en flagrancia.
3. Que el delito no se haya cometido mediante la modalidad de crimen organizado.
4. Que los imputados no pertenezcan a un concejo municipal o ameriten la aplicación de medidas de seguridad.
5. Que el caso no deba ser acumulado a otro procedimiento.
6. Que el delito no sea de especial complejidad.

Cumplidos los requisitos indicados, el juez correspondiente deberá aplicar el procedimiento sumario o, de lo contrario, ordenará la continuación del trámite común —ver resolución de conflicto de competencia 20-COMP-2011 de fecha 11/8/2011- Y es que, la naturaleza del trámite sumario, cuya configuración es de un proceso de corta duración, responde a la exigencia de brindar una respuesta inmediata a los conflictos penales por medio de un juicio más rápido. La rapidez que se señala está delimitada, en este caso, por el plazo indicado por el legislador para efectuar la investigación sumaria, es decir quince días hábiles. No obstante, el legislador ha regulado una serie de requisitos de procedencia para el mismo, que en caso de no cumplirse, procedería la tramitación del proceso penal común.

A partir de ello, es necesario referirse a la discusión acerca del delito atribuido al imputado. De acuerdo al decreto legislativo número 371 del 9/5/2013 publicado en el Diario Oficial 102, tomo 399 del 5/6/2013, la Asamblea Legislativa reformó el epígrafe y el artículo 147-E del Código Penal de la siguiente forma:

#### "CONDUCCION PELIGROSA DE VEHICULOS AUTOMOTORES

Art. 147-E.- El que mediante conducción peligrosa de vehículo de motor transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas, será sancionado con pena de prisión de uno a tres años. Para los efectos del inciso anterior, constituye conducción peligrosa, el disputar la vía entre vehículos o realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente.

También constituye conducción peligrosa, el manejar vehículo de motor en estado de ebriedad según el límite fijado reglamentariamente o bajo los efectos de las drogas.

Cuando a consecuencia de la conducción peligrosa de vehículo de motor, se causare homicidio culposo o lesiones culposas, la pena de tales delitos se incrementará hasta en una tercera parte del máximo señalado. La pena será de tres a cinco años de prisión, cuando se trate de la conducción peligrosa de vehículo de motor del transporte público de pasajeros o de carga. También procederá la pena de privación de derecho de conducir, o de obtención de la licencia respectiva por el mismo término de la, prisión".

Esta disposición legal tiene su antecedente en el denominado delito de conducción temeraria de vehículo de motor, el cual se encontraba regulado dentro del Código Penal en el mismo artículo 147-E de la siguiente manera: "El que mediante la conducción temeraria de vehículo de motor transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas, será sancionado con pena de prisión de uno a tres años, e inhabilitación al derecho de conducir vehículos por igual tiempo. Para los efectos del inciso anterior, se considerará conducción temeraria: manejar en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas que limiten la capacidad de conducir; disputar la vía entre vehículos; realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la autoridad competente.

Esta sanción se agravará hasta en una tercera parte del máximo establecido, cuando se realizare mediante la conducción de vehículos de transporte colectivo o de carga pesada.

En ese sentido, la nueva denominación dada a este tipo penal tiene su fundamento en la incorporación de nuevas conductas a las ya dispuestas en el tipo penal antes de la referida reforma. No se trata entonces de una derogatoria del delito de conducción temeraria de vehículo automotor, sino de una modificación que afectó tanto la calificación del mismo como las conductas delictivas descritas.

Ciertamente dentro de los tipos penales que de acuerdo al Código Procesal Penal deben tramitarse mediante el procedimiento sumario no se encuentra el de la actual denominación del artículo 147-E del Código Penal; sin embargo, esa sola

circunstancia no resulta suficiente para descartar su aplicación, en el supuesto de atribuirse la figura delictiva contenida en la referida disposición legal.

Tal como se ha indicado previamente, el sumario es una alternativa al procedimiento común que pretende agilizar la emisión de un pronunciamiento respecto a la atribución de uno de los delitos hacia los que va dirigida su aplicación, pero además es necesario que se cumplan los otros requisitos que regula el artículo 445 de la normativa procesal penal. De manera que, al mantener el legislador la conducta delictiva que inicialmente denominó como conducción temeraria de vehículo automotor, variando su epígrafe a conducción peligrosa de vehículos automotores, y agregando algunos supuestos y sanciones, sir desconocer las conductas que inicialmente se habían determinado como delictivas, debe considerarse aplicable el procedimiento sumario, siempre que se cumplan con los demás requisitos a los que se ha hecho referencia.

De manera que las razones referidas por el Juzgado de Paz de Santiago Texacuangos para ordenar el trámite del procedimiento ordinario carecen de sustento y, consecuentemente, el proceso debe ser remitido inmediatamente al juzgado referido para que continúe con el procedimiento sumario, dispuesto legalmente para conocer y decidir de la imputación efectuada al señor R. T..

Por las razones expuestas y con base en lo establecido en los artículos 182 atribución 2ª de la Constitución y 56, 65, 445 y 446 del Código Procesal Penal, esta Corte RESUELVE:

1. DECLÁRASE COMPETENTE al Juzgado de Paz de Santiago Texacuangos a fin de que conozca del proceso penal promovido en contra del imputado Henry Ernesto R. T. mediante el procedimiento sumario, por ser este el aplicable en razón del delito atribuido y la forma en que fue capturado el imputado.
2. Envíese certificación de esta resolución a los Juzgados de Paz de Santiago Texacuangos y de Instrucción de San Marcos, para los efectos correspondientes.

F. MELENDEZ-----J. B. JAIME-----E. S. BLANCO R.-----R. E. GONZALEZ---  
-----O. BON. F.-----M. REGALADO-----D. L. R. GALINDO-----  
DUEÑAS-----

---J. R. ARGUETA-----PRONUNCIADO POR LOS MAGISTRADOS Y  
MAGISTRADAS QUE LO SUSCRIBEN-----S. RIVAS AVENDAÑO-----  
SRIA.----- RUBRICADAS.

81-COMP-2013 CORTE SUPREMA DE JUSTICIA: San Salvador, a las once horas con cuarenta y seis minutos del día uno de julio de dos mil catorce. El presente incidente de competencia se ha suscitado entre el Juzgado Primero de Paz de San Salvador y Juzgado Primero de Instrucción de San Salvador, en el proceso penal instruido en contra del imputado Víctor Alexander C. H., por atribuírsele la comisión del delito de conducción peligrosa de vehículos automotores.

Analizadas las decisiones que sustentan las posturas de dichas autoridades judiciales

sobre el procedimiento a seguir en el proceso penal relacionado, se hacen las siguientes

consideraciones: I. El Juzgado Primero de Paz de San Salvador, en audiencia inicial celebrada a las catorce horas del día 29/8/2013, advirtió lo siguiente: "...la representación fiscal solicita la aplicación del procedimiento sumario para la tramitación del presente proceso, de conformidad con los artículos 445 y 447 CPP., para ello la señora jueza, trae a cuenta el Decreto Legislativo número trescientos setenta y uno, de fecha nueve de mayo del corriente año, publicado en el Diario Oficial número ciento dos, tomo número trescientos noventa y nueve, de fecha cinco de junio de este ario; el cual reformó el epígrafe del delito de 'Conducción Temeraria de Vehículo de Motor', al de 'Conducción Peligrosa de Vehículos Automores', reformando también el contenido del tipo penal en alusión, regulado en el artículo 147-E del C.P.; en el sentido que, si a consecuencia de dicho delito, el infractor causa homicidio culposo o lesiones culposas, la pena prescrita para la conducción peligrosa será aumentada hasta una tercera parte del máximo; también, si la conducta típica es realizada mediante vehículos automotores del transporte público de pasajeros o de carga, la pena será de tres a cinco arios de prisión. Es innegable que la mencionada reforma no solamente

modificó el epígrafe del referido delito, ya que, por una parte, el delito en comento mantiene la pena a imponer —uno a tres años de prisión— cuando éste cause un peligro abstracto; pero por otra parte, cuando la conducta delictiva cause un peligro concreto, como haber ocasionado homicidio culposo o lesiones culposas, la pena será aumentada hasta una tercera parte del máximo previsto para el primer caso; asimismo, en el supuesto que dicha conducta sea ejecutada mediante el uso de una unidad del transporte público de pasajeros o de carga, el parámetro para imponer la respectiva pena es desde los tres a cinco años de prisión, aumentando considerablemente la penalidad en estos últimos casos. Al reformar el mencionado artículo, el

legislador no consideró de igual manera reformar el artículo 445 del código procesal penal, en el sentido de cambiar el epígrafe de 'Conducción temeraria' a 'Conducción Peligrosa', para que éste fuera tramitado mediante el procedimiento sumario, (...) Por tanto, con base a lo antes expuesto y disposiciones legales citadas, este juzgado carece de competencia para conocer el presente caso bajo la modalidad del procedimiento sumario, conforme al artículo 445 CPP.; en consecuencia declaráse la incompetencia de este juzgado para conocer el delito de Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores, previsto y sancionado en el Art. 147 — E del código penal, bajo la modalidad del procedimiento sumario; por consiguiente tramitase el mismo, conforme al procedimiento ordinario..." (Sic). II. Por su parte, el Juzgado Primero de Instrucción de San Salvador en resolución del día 6/9/2013, hizo un análisis sobre su competencia para conocer del proceso penal relacionado y concluyó que "...a pesar del cambio en el epígrafe del tipo penal en discusión, el supuesto de hecho permanece incólume casi en su totalidad, a excepción de lo atinente al homicidio culposo y las lesiones culposas, situación lógica si se presta atención que en los considerandos del decreto legislativo número 371, romano IV, se indicó: 'Que la conducción temeraria de vehículo de motor, se ha convertido en una de las principales causas de accidentes; poniendo así en peligro, la vida e integridad de las personas, por lo que es necesario modificar el artículo 147-E del Código Penal y establecer un epígrafe adecuado al mismo, haciendo distinción entre la conducción peligrosa de

vehículos automotores que causen un peligro abstracto y los que causen un peligro concreto, sancionando estos últimos con mayor pena de prisión'. Es decir, que en atención a la realidad social del país, el legislador amplió el alcance de la prohibición expresada en el supuesto de hecho, sin embargo, los motivos para tipificar la conducta se encuentran inalterables y como consecuencia persiste la razón para enmarcarlo en los delitos bajo los cuales es procedente aplicar el procedimiento sumario. Ahora bien, si la intención del legislador hubiera sido excluir del conocimiento del trámite del sumario el delito de Conducción Peligrosa de Vehículos Automotores, se habría reformado el artículo 445 del Código Procesal Penal, en el sentido de eliminar el numeral uno de dicho artículo, relativo al conocimiento del tipo penal de conducción temeraria. (...) por tanto, la señora Jueza Primero de Paz de esta ciudad, debió aplicar el procedimiento sumario, en consecuencia este Juzgador es funcionalmente incompetente para conocer del presente proceso penal." (Sic). III. De acuerdo a las decisiones que se han relacionado, el Juzgado Primero de Paz de

San Salvador consideró que al haberse modificado la denominación del delito de conducción temeraria a conducción peligrosa de vehículos automotores ya no es posible la aplicación de las reglas del procedimiento abreviado porque dicho ilícito no se encuentra dentro del catálogo legalmente dispuesto para conocer del proceso mediante dicho trámite. Por su parte, el Juzgado Primero de Instrucción de San Salvador razonó que lo único que se ha modificado es la denominación del delito, ya que su naturaleza se mantiene y por tanto, debe ser conocido y decidido por el juzgado de paz indicado a través del procedimiento sumario. Al respecto, debe decirse que a partir del artículo 445 del Código Procesal Penal se regulan, entre otros aspectos, los requisitos que deben cumplirse para aplicar el procedimiento sumario, los que podemos sintetizar en: 1. Que se trate de los delitos enumerados en el artículo 445 mencionado. 2. Que los imputados hayan sido detenidos en flagrancia. 3. Que el delito no se haya cometido mediante la modalidad de crimen organizado. 4. Que los imputados no pertenezcan a un concejo municipal o ameriten la aplicación de medidas de seguridad. 5. Que el caso no deba ser acumulado a otro procedimiento. 6. Que el delito no sea de

especial complejidad. Cumplidos los requisitos indicados, el juez correspondiente deberá aplicar el procedimiento sumario o, de lo contrario, ordenará la continuación del trámite común —ver resolución de conflicto de competencia 20-COMP-2011 de fecha 11/8/2011-. Y es que, la naturaleza del trámite sumario, cuya configuración es de un proceso de corta duración, responde a la exigencia de brindar una respuesta inmediata a los conflictos penales por medio de un juicio más rápido. La rapidez que se señala está delimitada, en este caso, por el plazo indicado por el legislador para efectuar la investigación sumaria, es decir quince días hábiles. No obstante, el legislador ha regulado una serie de requisitos de procedencia para el mismo, que en caso de no cumplirse, procedería la tramitación del proceso penal común. A partir de ello, es necesario referirse a la discusión acerca del delito atribuido al imputado. De acuerdo al decreto legislativo número 371 del 9/5/2013 publicado en el Diario Oficial 102, tomo 399 del 5/6/2013, la Asamblea Legislativa reformó el epígrafe y el artículo 147-E del Código Penal de la siguiente forma:

#### "CONDUCCION PELIGROSA DE VEHICULOS AUTOMOTORES

Art. 147-E.- El que mediante conducción peligrosa de vehículo de motor transgrediere

las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la integridad física de las personas,

será sancionado con pena de prisión de uno a tres años.

Para los efectos del inciso anterior, constituye conducción peligrosa, el disputar la vía

entre vehículos o realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo permiso de la

autoridad competente.

También constituye conducción peligrosa, el manejar vehículo de motor en estado de

ebriedad según el límite fijado reglamentariamente o bajo los efectos de las drogas.

Cuando a consecuencia de la conducción peligrosa de vehículo de motor, se causare homicidio culposo o lesiones culposas, la pena de tales delitos se incrementará hasta en una tercera parte del máximo señalado.

La pena será de tres a cinco años de prisión, cuando se trate de la conducción peligrosa de vehículo de motor del transporte público de pasajeros o de carga.

También procederá la pena de privación de derecho de conducir, o de obtención de la

licencia respectiva por el mismo término de la prisión". Esta disposición legal tiene su antecedente en el denominado delito de conducción temeraria de vehículo de motor, el cual se encontraba regulado dentro del Código Penal en el mismo artículo 147-E de la siguiente manera: "El que mediante la conducción temeraria de

vehículo de motor transgrediere las normas de seguridad vial, poniendo en peligro la vida o la

integridad física de las personas, será sancionado con pena de prisión de uno a tres años, e

inhabilitación al derecho de conducir vehículos por igual tiempo.

Para los efectos del inciso anterior, se considerará conducción temeraria: manejar en

estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas que limiten la capacidad de conducir;

disputar la vía entre vehículos; realizar competencias de velocidad en la vía pública, sin previo

permiso de la autoridad competente.

Esta sanción se agravará hasta en una tercera parte del máximo establecido, cuando se

realizare mediante la conducción de vehículos de transporte colectivo o de carga pesada. En ese sentido, la nueva denominación dada a este tipo penal tiene su

fundamento en la incorporación de nuevas conductas a las ya dispuestas en el tipo penal antes de la referida reforma. No se trata entonces de una derogatoria del delito de conducción temeraria de vehículo automotor, sino de una modificación que afectó tanto la calificación del mismo como las conductas delictivas descritas. Ciertamente dentro de los tipos penales que de acuerdo al Código Procesal Penal deben tramitarse mediante el procedimiento sumario no se encuentra el de la actual denominación del artículo 147-E; sin embargo, esa sola circunstancia no resulta suficiente para descartar su aplicación, en el supuesto de atribuirse la figura delictiva contenida en la referida disposición legal. Tal como se ha indicado previamente, el sumario es una alternativa al procedimiento común que pretende agilizar la emisión de un pronunciamiento respecto a la atribución de uno de los delitos hacia los que va dirigida su aplicación, pero además es necesario que se cumplan los otros requisitos que regula el artículo 445 de la normativa procesal penal. De manera que, al mantener el legislador la conducta delictiva que inicialmente denominó como conducción temeraria de vehículo automotor, variando su epígrafe a conducción peligrosa de vehículos automotores, y agregando algunos supuestos y sanciones, sin desconocer las conductas que inicialmente se habían determinado como delictivas, debe considerarse aplicable el procedimiento sumario, siempre que se cumplan con los demás requisitos a los que se ha hecho referencia. De manera que las razones referidas por el Juzgado Primero de Paz de San Salvador para ordenar el trámite del procedimiento ordinario carecen de sustento y, consecuentemente, el proceso debe ser remitido inmediatamente al juzgado referido para que continúe con el procedimiento sumario, dispuesto legalmente para conocer y decidir de la imputación efectuada al señor C. H.. Por las razones expuestas y con base en lo establecido en los artículos 182 atribución 2 de la Constitución y 56, 65, 445 y 446 del Código Procesal Penal, esta Corte RESUELVE: 1. DECLÁRASE COMPETENTE al Juzgado Primero de Paz de San Salvador a fin de que conozca del proceso penal promovido en contra del imputado Víctor Alexander C. H. mediante el procedimiento sumario, por ser este el aplicable en razón del delito atribuido y la forma en que fue capturado el

imputado. 2. Envíese certificación de esta resolución a los Juzgados Primero de Paz y Primero de Instrucción, ambos de San Salvador, para los efectos correspondientes. Asimismo, al último de los mencionados ordénesele que, inmediatamente, remita el proceso penal al primero para que continúe su trámite.

F. MELENDEZ.-----J. B. JAIME.-----E. S. BLANCO R.-----O. BON. F.---  
-----M. REGALADO-----D. L. R. GALINDO-----DUEÑAS-----J. R.  
ARGUETA-----PRONUNCIADO POR LOS MAGISTRADOS Y LAS  
MAGISTRADAS QUE LO SUSCRIBEN.-----S. RIVAS AVENDAÑO-----SRIA.----  
----RUBRICADAS.