

85-3.616

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

***ALGUNAS CONSIDERACIONES
ACERCA DE LA LEY DE PROCEDIMIENTOS
ESPECIALES SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO***

TESIS DOCTORAL PRESENTADA POR

ROBERTO ANTONIO FLORES GRANADOS

PARA OPTAR AL GRADO DE

Doctor en Jurisprudencia y Ciencias Sociales

DICIEMBRE 1981



T
346.032
F634a

AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

RECTOR EN FUNCIONES:

DR. MIGUEL ANGEL PARADA

SECRETARIO GENERAL :

LIC. RICARDO ERNESTO CALDERON

DECANO DE LA FACULTAD DE
JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS
SOCIALES:

DR. MAURICIO ROBERTO CALDERON

SECRETARIO:

DR. MANUEL ADAN MEJIA RODRIGUEZ

TRIBUNALES DE EXAMENES GENERALES PRIVADOS

CIENCIAS SOCIALES, CONSTITUCION Y LEGISLACION LABORAL:

Presidente : Dr. Gastón Ovidio Gómez
Primer Vocal : Dr. Jorge Alberto Gómez Arias
Segundo Vocal: Dr. Ismael Castillo Panameño

MATERIAS CIVILES, PENALES Y MERCANTILES:

Presidente : Dr. Rodolfo Antonio Gómez h.
Primer Vocal : Dr. Carlos Alfredo Ramos Contreras
Segundo Vocal: Dr. Enrique Eduardo Campos

MATERIAS PROCESALES y LEYES ADMINISTRATIVAS:

Presidente : Dra. Noemí Arias Aviles de Flores
Primer Vocal : Dr. Carlos Alfredo Ramos Contreras
Segundo Vocal : Dr. Miguel Angel Gómez

ASESOR DE TESIS: Dr. ISMAEL CASTILLO PANAMEÑO

TRIBUNAL CALIFICADOR DE TESIS:

Presidente : Dr. Román Gilberto Zúniga Velis
Primer Vocal : Dr. Oscar de Jesús Zamora
Segundo Vocal: Dr. Disraely Omar Pastor



NOTA PRELIMINAR

El presente trabajo de Tesis Doctoral, como su nombre lo indica, no tiene más alcance ni otra razón, que constituir el cumplimiento de un requisito previo a mi investidura como Doctor en Jurisprudencia y Ciencias Sociales, de la Universidad Autónoma de El Salvador.

El desarrollo de una Tesis Doctoral, entendido en su forma como una disertación presentada para doctorarse y en su fondo, como una opinión y proposición sobre un tema específico, implica el estudio, en orden al conocimiento, de todos los elementos de una situación o un problema, el juicio o análisis crítica de los conceptos, soluciones y opiniones y, una síntesis personal, propia, con soluciones adecuadas. Es evidente que tal labor es, no solo compleja y árdua, sino que requiere capacidad y cualidades científicas y literarias que estoy seguro de no poseer; por ello, mi esfuerzo queda dentro del ámbito exclusivo del cumplimiento de

una obligación.

No obstante, al culminar mis estudios universitarios con esta Tesis, no puedo alejar la sensación de que más allá del deber, hay una oportunidad, no buscada pero cierta, de contribuir, aunque modestamente, a un análisis serio de una Ley Procesal Especial y de las relaciones jurídicas en que actúa, que si bien no tienen la primordial importancia de otras leyes sobre actividades y conflictos que actualmente estremecen todas nuestras instituciones básicas, sí tienen su propia y particular actualidad e interés: los daños personales, los perjuicios a la propiedad y a la economía nacional, causados por o con ocasión del tráfico masivo de vehículos automotores en las vías públicas.

El Tema señalado "Algunas consideraciones acerca de la Ley de Procedimientos especiales sobre accidentes de Tránsito", determina y limita el contenido de este trabajo; no se trata de un estudio o comentario de toda la Ley, sino de considerar -entendido como pensar, reflexionar, examinar atentamente, enjuiciar,- algunos aspectos de la misma, los que considero más importantes; y luego, aún fuera del contenido actual de la Ley, analizar en sí el problema o fenómeno del tránsito de vehículos, bajo el doble aspecto de que se trata por una parte, de una actividad humana necesaria, indispensable, en principio absolutamente lícita, pero que, eventualmente, y por desgracia en forma progresiva, es un riesgo, una causa -

de muertes, lesiones y perjuicios materiales, cuya consideración ha trascendido del mero conflicto de intereses individuales o -- privados, para representar verdaderos conflictos de interés pú-- blico, entendido éste no como interés del gobernante sino de la Sociedad, de toda la población.

Si el resultado de mi trabajo, además de merecer la aprobación de los Honorables Miembros del Tribunal calificador, llega a prestar alguna ayuda a los compañeros estudiantes o cualesquiera otros interesados, me consideraré en exceso recompensado y, en alguna medida, me hará sentir que he retribuido algo a cuenta de los beneficios recibidos en la querida Facultad.

C A P I T U L O I

ANTECEDENTES: REGULACION JURIDICA EN NUESTRO PAIS, ANTERIOR A LA LEY ESPECIAL, SOBRE TRAFICO O CIRCULACION DE VEHICULOS, DAÑOS Y PERJUICIOS RESULTANTES Y LAS ACCIONES PARA DEDUCIR RESPONSABILIDADES.

Las primeras disposiciones legales sobre circulación de vehículos que he podido encontrar en el derecho positivo de nuestro país, están contenidas en el Decreto Legislativo que, con el nombre de "Ley de Policía", fué promulgado el doce de mayo de mil ochocientos noventa y cinco.

Se trata de una ley general, con denominación de Ley Unica, en cuyo Art.1º establece: "La policía tiene por objeto procurar a la sociedad una vida cómoda y tranquila por medio de leyes que repriman los abusos de la libertad y castiguen las faltas que se cometan por los individuos.

Al enumerar las funciones de la Policía, dice el Art.2: "Corresponde a la Policía:.....Nº 12- Procurar el buen servicio de las empresas de transporte.

En el título II, Objetos de la Policía, Sección 17ª Comodidad y Ornato, están las siguientes disposiciones: Art.213 Todo carruaje o carreta en el tránsito por las calles, llevará el lado derecho, salvo que encuentre un obstáculo...La infracción de este artículo será castigada con una multa de cuatro reales a un peso. El Art.214 : "Todo carruaje o carreta que por cualquier motivo justo tenga que detenerse en la calle, se colocará de manera que deje libre la acera y un costado del interior de dicha calle. La infracción de esta disposición será penada con una multa de uno a dos pesos.- Art.215: Situado un carruaje o carreta a un lado de la calle, no podrá colocarse otro u otra a su lado, sino delante o a continuación del que hubiere llegado primero, La infracción de esta disposición será penada con una multa de uno a dos pesos. Art. 216. Se prohíbe a los conductores de carruajes o carretas atravesarlas al tiempo de conducir las y descargar cualquier especie, bajo la multa de un peso.- Art. 217. Ningún carruaje o carreta podrá dejarse ni momentáneamente en las calles, plazas o lugares públicos, sin una persona que cuide de las bestias o bueyes que las tiren, o asegurados éstos con una traba que les impida andar. Los infractores de esta disposición pagarán una multa de dos a seis pesos.- Art. 218.- En las noches oscuras y aquellas en que la luz de la luna no sea suficiente para distinguir con facilidad los objetos

todo carruaje deberá llevar uno o dos faroles encendidos. Los que así no lo hicieren, sufrirán una multa de uno a dos pesos. Art.-- 219. Los carruajes destinados al servicio público, deberán mantenerse en buen estado y sus dueños serán responsables de los accidentes que ocurran por falta de cumplimiento de este artículo, -- sin perjuicio de pagar la multa de cuatro pesos. Art.220. Sin el consentimiento de los pasajeros no se podrá conducir en ningún carruaje de uso público, mayor número de pasajeros del que corresponde al número de asientos de que conste, bajo la multa de uno a dos pesos.

En cuanto a la jurisdicción, el Art.342 dispone: Los Jueces de Paz, a prevención con los Alcaldes, conocerán de todas las faltas comprendidas en el presente libro, siempre que fueren cometidas dentro de los límites de su jurisdicción; pero en los casos - que se mande proceder gubernativamente, el conocimiento es privativo de los Alcaldes.

El Art.343 dice: En cuanto al modo de proceder, los Jueces, de Paz, se arreglarán siempre al I, y los Alcaldes observarán las mismas reglas cuando la ley no ordenare que proceda gubernativamente.

Finalmente citaré el Art.347 que dice: Para la ejecución de la sentencia y la liquidación de las costas, daños o perjuicios - que se causen a terceros por las infracciones de las leyes de po-

licía, es competente la misma autoridad que pronunció aquella, cualquiera que sea la cuantía.

Estas disposiciones de la Ley de Policía, aunque se refieren a circulación de vehículos, son anteriores a la invención del automóvil o vehículo de motor, por lo que no han podido referirse a éste; y sin embargo, en esta país, no ha sido emitida otra ley sustantiva al respecto.

Cuando la circulación de vehículos automotores en nuestro suelo adquirió tanta importancia que mereció la atención del derecho positivo, las autoridades únicamente han impuesto normas o disposiciones de tipo reglamentario por medio de sucesivos Decretos del Poder Ejecutivo, o sea Reglamentos...sin una Ley que reglamentar.

Así, se decreta en primer término el "Reglamento de Automóviles, camiones, coches, carretas, y demás vehículos para pasajeros y carga", cuya fecha de promulgación y texto no he podido encontrar; hay una referencia a su denominación en el Art.1º del Decreto Ejecutivo de fecha tres de julio de mil novecientos veinticuatro, que contiene el "Reglamento de la Policía de Tráfico."

Este Reglamento de la Policía de tráfico, crea en la capital de la República, una Oficina de la Policía de Tráfico, como Dependencia de la Dirección General de Policía le señala como ob

jeto "Cumplir y hacer cumplir todas las leyes (?) y Reglamentos - que se relacionan con el tráfico y transporte de personas o mercaderías, ya se haga a pié, por animales o cualquier clase de -- vehículos; y a ella corresponderá, de ahora en adelante, el cumplimiento del Reglamento de Automóviles, Camiones, Coches, Carretas y demás vehículos para pasajeros y carga."

Por Decreto Ejecutivo de fecha primero de diciembre de mil novecientos veinticuatro, se emitió el "Reglamento para el Tráfico de Vehículos y Peatones"; contenía una regulación prolija y casuística desde el punto de vista gubernativo, sobre tráfico o circulación de peatones y toda clase de vehículos. Derogó el Reglamento anterior.

Con fecha treinta y uno de julio de mil novecientos veinticinco, el Poder Ejecutivo en el Ramo de Gobernación, emitió el siguiente Acuerdo: "Establecer el Juzgado Especial de Tráfico, - que se encargará de conocer todos los asuntos relacionados con - el tránsito y demás que le correspondan de conformidad con las - leyes y reglamentos del Tráfico vigentes en los que en lo futuro se dicten". Fué publicado en el Diario Oficial del día diez de agosto de mil novecientos veinticinco.

En el Diario Oficial número treinta y tres, del diez de Febrero de mil novecientos veintiseis, fué publicado el Decreto Eje

cutivo de fecha veintiuno de Enero del mismo año, con el nuevo "Reglamento para la circulación de vehículos y Peatones". Este es más amplio que los dos anteriores, en su texto habían disposiciones propias de la mentalidad del funcionario o autoridad de la época, que ahora parecen curiosas. El Art.1º, establecía: "Toda persona que transite por las calles públicas está obligada a tener precaución", y el Art.10º completaba: "El peatón que por su culpa diere lugar a accidente en su persona o casa, o en la persona o cosas de tercero, será responsable pecuniariamente de los desperfectos que por su culpa se produjeren, sin perjuicio de la acción criminal correspondiente." El Art. 45 disponía "Todo vehículo deberá tener un conductor" y el Art. 46 completaba: "Todo conductor de automotor tiene obligación de llevar asido constantemente el timón, mientras el automóvil está en marcha; un automóvil está en marcha cuando el motor está trabajando o los frenos no están apretados." Por su parte, El Art.113 ordenaba -- que: "Los conductores de todo vehículo deberán presentarse con su traje adecuado según su clase..."

El que vino a ser cuarto Reglamento, se dió por Decreto Ejecutivo del diecisiete de septiembre de mil novecientos cuarenta y cuatro y fué publicado en el Diario Oficial del veintisiete de octubre del mismo año, con el nombre de "Reglamento General de Tránsito". Estuvo vigente durante casi doce años. En cuanto a

su estructura y contenido, aunque siempre fué un Reglamento autónomo, sin Ley que reglamentar, representó un avance significativo en relación con los Reglamentos anteriores.- En el Capítulo I, contenía definiciones de términos básicos como peatón, carretera, calle etc. En el Capítulo II, estableció el Departamento de Tránsito; como parte de la Dirección General de Policía; contiene una reglamentación bastante ordenada sobre Conductores, Licencias, Matrículas, Vehículos en general, Vehículos de Transporte, obligaciones y prohibiciones, infracciones y sanciones. Fué objeto de varias reformas, entre las que considero importante mencionar el Decreto Ejecutivo número diecinueve, del veintisiete de junio de mil novecientos cuarenta, publicado en el Diario Oficial del veintinueve del mismo mes; que reformó el Art. 55 en el sentido de disponer, para el conductor culpable de un accidente que huyera del lugar, además de la multa, la suspensión temporal de la Licencia de conducir, pudiendo llegar a su cancelación definitiva en casos de reincidencia en la falta; el mismo Decreto reformó el Art. 229, estableciendo por primera vez la suspensión de la Licencia por conducir en estado de ebriedad.

El día nueve de abril de mil novecientos cuarenta y seis, el Poder Ejecutivo, emitió un Decreto con un nuevo "Reglamento de Tránsito", que fué publicado en el Diario Oficial del dieciocho de junio del mismo año. El Capítulo I se refería "Del Departamento de -

Tránsito y objeto del Reglamento". El Art. 1º decía: "Se sustituye el Departamento de Tránsito dependiente de la Dirección General de Policía, el cual estará compuesto por un Jefe y el Personal subalterno que se designe de conformidad al presupuesto" -el Departamento de Tránsito ya había sido creado en el Reglamento anterior de mil novecientos treinta y cuatro-. El Art. 1º establecía: "Son finalidades del Reglamento: Promover la necesaria reorganización del Departamento de Tránsito, a quien corresponde velar por la estricta observancia de las Leyes de Circulación (?) por las vías públicas; y establecer para vehículos y sus respectivos conductores así como para los peatones, todas las medidas necesarias para garantizar la seguridad de personas e intereses, normalizando el tránsito, estableciendo el orden en la circulación y precaviendo los peligros que den lugar a desorden por falta de medidas adecuadas". Después aparecían, en forma bastante sistematizada, diversas disposiciones sobre circulación de peatones, vehículos, conductores, matrículas, Policía de Tránsito, sanciones por infracciones y un Capítulo final con disposiciones generales, entre las que estaban la siguiente: "Art. 171 La Dirección General de Policía podrá en cualquier momento expedir providencias en cada caso especial, no previsto en el Reglamento, siempre que la urgencia lo requiera así: más tratándose de reformas de carácter general, la someterá -

previamente a consideración y aprobación del Ministro del Ramo."

En el mismo Decreto Ejecutivo citado anteriormente, se emitió el "Reglamento Interior del Departamento de Tránsito", como dependencia de la Dirección General de Policía; contenía disposiciones de carácter administrativo sobre: Del Personal, Comandantes de turno, obligaciones de los oficiales de Tránsito y Obligaciones de los Agentes de Tránsito.

El Reglamento de Tránsito del nueve de abril de mil novecientos cuarenta y seis, fué reformado en su Art.126, por Decreto del veintiseis de octubre del mismo año, en el sentido de establecer la obligación de usar uniforme, gorra, camisa, pantalones, zapatos, calcetines y distintivos para motoristas, cobradores, revisadores y ayudantes de Camionetas y Autobuses; saco y corbata para los conductores de vehículo de alquiler y overoles para conductores de camiones.

Dicho reglamento estuvo en vigencia exactamente seis meses y fue derogado por Decreto Ejecutivo emitido el dieciocho de noviembre de mil novecientos cuarenta y seis, publicado en el Diario Oficial del catorce de diciembre del mismo año que emitió el nuevo -- "Reglamento General de Tránsito."

Este Reglamento General de Tránsito es el último decretado en el País, y, con un número bastante considerable de reformas diversas es el que se aplica en la actualidad.

La gran mayoría de las reformas son sobre aspectos administrativos de poca o ninguna importancia para este trabajo; pero hay una, contenida en el Decreto número Diez del Ejecutivo, de fecha veintiocho de febrero de mil novecientos cuarenta y siete, publicado en el Diario Oficial del tres de marzo de ese mismo año, -- que en su parte normativa dice: "Facúltase al Ministro de Defensa y al Director General de Policía, para que dicten las medidas que crean convenientes a fin de la mejor regulación del tránsito de vehículos en el país y resuelvan todos los problemas que al efecto se presenten."

Otro Decreto que reforma el Reglamento General de Tránsito de fecha diecisiete de diciembre de mil novecientos cincuenta y siete, publicado en el Diario Oficial del seis de enero del año siguiente, tiene una particular importancia; sustituye el Art. 138 y dice: "El conductor de un vehículo que sufriere un accidente de tránsito, y que huyere del sitio en que éste ocurrió, sufrirá además de las responsabilidades a que haya lugar, una multa de veinticinco colones. Si del accidente resultare la muerte o lesiones graves o menos graves de una o más personas, además de la multa señalada anteriormente y sin perjuicio de cualquiera otras responsabilidades que pudieren deducírsele, se impondrá al conductor la pena de treinta días de arresto inmutables, procediéndose así mismo a la cancelación definitiva de su licencia para manejar."

Caso de que no pudiera establecerse la identidad de la persona que manejaba el vehículo, contra el cual se librará inmediatamente orden de detención, se presumirá que lo hacía el propietario del mismo, a menos que se pruebe lo contrario o que se establezca que tal vehículo hubiere sido hurtado o robado con anterioridad al accidente investigado."

En relación a todas estas disposiciones reglamentarias mencionadas anteriormente, que han tenido o tienen aplicación como -- verdaderas normas jurídicas, de derecho positivo, es necesario -- traer a cuento, las siguientes disposiciones: el Art. 1º del Código Civil "La ley es una declaración de la voluntad soberana, que, -- manifestada en forma prescrita por la Constitución, manda, prohíbe o permite."

Art. 6 C. "La ley obliga en el territorio de la República en virtud de su solemne promulgación y después de transcurrido el --- tiempo necesario para que se tenga noticia de ella.

Esto mismo se aplica a los reglamentos, decretos y demás disposiciones de carácter general emanados de la autoridad legítima -- en el ejercicio de sus atribuciones."

DE NUESTRA CONSTITUCION POLITICA:

Art. 4 "El Gobierno se compone de tres Poderes: Legislativo, Ejecutivo, y Judicial, que actuarán independientemente dentro de sus facultades, las cuales son indelegables, y colaborarán en el ejercicio de las funciones públicas."

Art. 47 "Corresponde a la Asamblea Legislativa:....No.12, Decretar, Interpretar, reformar y derogar las leyes secundarias,"

Art. 78 "Corresponde al Poder Ejecutivo:...No.3 Sancionar promulgar y publicar las leyes, y hacerlas ejecutar; Nº 15. Decretar su reglamento interior y los que fueren necesarios para facilitar y asegurar la aplicación de las leyes cuya ejecución le corresponde."

Art. 80 "Todos los decretos, órdenes y resoluciones que el Poder Ejecutivo emita excediendo las facultades que esta Constitución establece, serán nulos y no deberán ser obedecidos, aunque se den a reserva de someterlos a la aprobación del Poder Legislativo."

Lo dicho aquí, permite considerar:

a) que las únicas regulaciones legislativas sobre circulación de vehículos han sido las contenidas en la Ley de Policía, que por su antigüedad y naturaleza rudimentaria carecen de toda capaci-

dad y aplicación;

b) que todas las disposiciones reglamentarias, aunque emanadas del Poder Ejecutivo, no lo han sido en el ejercicio de sus atribuciones constitucionales.

Antes de la vigencia de la Ley especial, las disposiciones legales aplicables a los accidentes de tránsito como causa de responsabilidad civil o penal, los derechos y obligaciones materiales, las acciones y sus procedimientos, había que buscarlas en las generalidades de los Códigos penal, civil, de instrucción criminal y procedimientos civiles.

La consideración inicial es: que un accidente de tránsito es un hecho no voluntario derivado de un acto, en principio, totalmente lícito como lo es la conducción de un vehículo automotor; la naturaleza de las consecuencias y relaciones jurídicas en caso de accidente, está determinada por los resultados: si sólo hay daños materiales, nace únicamente responsabilidad civil y los derechos y obligaciones serán los del Código Civil y las acciones y los procedimientos, serán los del Código de Procedimientos Civiles; si hay daños personales, habrá responsabilidad penal y civil cuya regulación legal corresponde a los Códigos Penal y de Instrucción Criminal.

En orden a un análisis adecuado sobre la propiedad y eficacia de la Ley especial, que haré posteriormente, citaré las dis

posiciones legales de que anteriormente tenían necesaria aplicación.

Disposiciones en caso de accidente de tránsito que ocasiona únicamente daños materiales: sobre responsabilidad civil.

Art.1308 C. Las obligaciones nacen de los contratos, cuasicontratos, delitos o cuasidelitos, faltas y de la Ley.

Art.2035 C. 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 cuasidelito.

Art.2065 C 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.

Art. 2066 C 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 -

de uso. Pueden también pedirla en otros casos el que tiene la cosa con obligación de responder de ella;

Art. 2067 C Es obligado a la indemnización el que hizo el daño y sus herederos.

Art. 2069 C El obrero es responsable del daño causado por su delito, cuasidelito o falta.

Art. 2070 C 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.

Art. 2071 C Toda persona es responsable no sólo de sus propias acciones, sino del hecho de aquellos que estuyeren 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.

Art. 2072 C 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.

Sobre acción y procedimiento para deducir responsabilidad civil:

Art. 5 Pr Juicio Civil es la disputa legal que, sobre algún negocio o acción, sostienen el actor o demandante y el reo o demandado, ante el Juez, sobre derechos reales o personales.

Art. 124 Pr. Acción es el medio legal de pedir en juicio lo que se nos debe.

Art. 127 Pr. Toda acción entre partes sobre la reclamación de un derecho que no deba decidirse sumariamente y que no tenga trámites especiales señalados por la ley, se ventilará en juicio ordinario de hecho o de derecho según su naturaleza.

Art. 164 Pr. y siguientes. De la conciliación.

Art. 521 Pr y siguientes. Modo de Proceder en materias de hecho entre partes presentes.

Disposiciones aplicables a accidentes de tránsito que ocasionen daños personales.

Sobre responsabilidad penal:

Art. 527 Pr. 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.

Art. 527 A, si resultare la muerte o lesiones graves en una o más personas, a consecuencia de accidente de tránsito imputable a imprudencia, se castigará con pena de uno a tres años de prisión mayor, según la gravedad del hecho. Cuando las lesiones fueren menos graves, la pena será de tres meses de prisión menor e un año de prisión mayor.

Art. 527 C. Las penas a que se refieren los dos artículos anteriores, llevarán consigo además de las penas accesorias generales aplicables, la pena especial de cancelación de la licencia para manejar auto-motores, que impondrá el Juez por el tiempo de la condena.

La suspensión en el uso de la licencia de manejar automotores se hará efectiva, desde el momento mismo en que el Juez decreta la detención provisional del indiciado, y se mantendrá aunque se decrete la excarcelación.

Sobre responsabilidad civil:

Art. 68 Pn. Toda persona responsable criminalmente de un -

delito o falta, lo es también civilmente.

Art. 69 Pn. La responsabilidad civil comprende: Primero la restitución; segundo la reparación del daño causado; tercero La indemnización de perjuicios.

Art. 71 Ph. La reparación se hará valorándose la entidad del daño o regulación del tribunal, atendiendo al precio corriente de la cosa, al tiempo que aquél causó, siempre que fuese posible.

Art. 72 Pn. La Indemnización de perjuicios comprende no sólo los que se causen al agraviado sino también los que se hayan irrogado por razón del delito a su familia o a un tercero.

Art. 73 Pn. La Obligación de restituir, reparar el daño o indemnizar los perjuicios, se transmite a los herederos del responsable, conforme al Código Civil.

La Acción para repetir la restitución, reparación o indemnización se transmite igualmente a los herederos del perjudicado.

Art. 74 Pn. En el caso de ser dos o más los responsables civilmente de un delito o falta, los tribunales señalarán la cuota de que deben responder cada uno.

Sobre acciones y procedimientos para deducir responsabilidad penal y civil:

Art. 42 I. De todo delito o falta nace acción penal para el castigo del culpable, y puede nacer también acción civil para la restitución de la cosa, la reparación del daño y la indemnización de perjuicios causados por el hecho punible.

Art. 1 I. Juicio Criminal es el que tiene por objeto la averiguación y castigo de los delitos y faltas.

Art. 8 I. Los Jueces de Primera Instancia conocerán de todas las causas criminales por delitos comunes, excepto las que pertenezcan a los Tribunales militares y de hacienda.

Art. 27 I. Los Juicios Criminales se siguen: 1º De oficio; 2º por acusación; 3º por denuncia.

Art. 28 I. Procedimiento de oficio es la averiguación y castigo de los delitos y faltas, que hace el respectivo funcionario por noticias judiciales o extrajudiciales, por queja del ofendido o por denuncia de cualquiera persona, sin mostrarse parte el quejoso o denunciante.

Art. 29 I. Los funcionarios competentes procederán de oficio a la averiguación y castigo de los delitos y faltas de que tratan el Código Penal y la Ley de Policía, excepto en aquellos casos en que se requiere acusación o denuncia del agraviado o de su representante legal.

Art. 30 I. Acusación es la acción con que uno pide al Juez que castigue al delincuente, comprometiéndose expresamente a probar el delito o falta.

Art. 31 I. Unicamente las personas titulares del bien jurídico lesionado o puesto en peligro, sus representantes legales, su cónyuge y sus parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, tendrán acción para acusar por delitos y faltas que dan lugar a procedimiento de oficio.

Art. 36 I. La acusación del ofendido o agraviado se hará -- por escrito personalmente o por medio de Procurador con poder especial, en el que se expresa la persona contra quien se dirige y el hecho punible de que se trata, bastando el poder general con cláusula especial para acusar.

Art. 40 I. El ofendido puede mostrarse parte en cualquier estado del juicio y en cualquiera instancia, sin hacerlo retroceder.

Art. 43 I. La acción penal por delito o falta que da lugar al procedimiento de oficio no se extingue por la renuncia de la persona ofendida. Pero se extinguen por esta causa las que nacen de delito o falta que no puede ser perseguida sino a instancia de parte, y las civiles, cualquiera que sea el delito o falta de que procedan

Art. 44 I. La renuncia de la acción civil o de la penal renunciabile no perjudicará más que al renunciante; pudiendo continuar el

ejercicio de la penal en el estado en que se hallare la causa, o ejercitarla nuevamente los demás a quienes también correspondiere.

Art. 45 I. Ejercitada solo la acción penal, se entenderá utilizada, también, la civil que nace del delito, a no ser que el dañado o perjudicado la renunciare expresamente.

Solo puede ejercitarse por separado y por la vía civil correspondiente, la acción civil que nace de un delito no perseguible de oficio, considerándose, entonces, extinguida por ese hecho la acción penal.

Si en el curso de un juicio civil se advirtiere que la acción tiene su origen en un delito perseguible de oficio, deberá el Juez suspender el procedimiento para mientras se pronuncia sentencia ejecutoriada en el proceso criminal respectivo.

Art. 46 I. Solo la sentencia absolutoria ejecutoriada en juicio criminal o el sobreseimiento definitivo salvo las excepciones legales, o la prescripción, extinguen la acción civil que pudiera haber nacido del hecho que motiva la acción penal.

Art. 47 I. La extinción de la acción civil tampoco llevará consigo la de la penal que naciere del mismo delito o falta.

Art. 48 I. Muerte el acusado antes de terminarse el juicio criminal, podrá continuarse el procedimiento con la intervención de los herederos del reo o del curador de la herencia yacente, para

los efectos de la acción civil, y en este caso, si la muerte -- del procesado hubiere ocurrido antes de ser sometida la causa - al Jurado, cuando proceda, el Juez fallará sin ese trámite, como Juez de derecho.

Art. 419 I. En las causas criminales se pronunciará sentencia con los mismos requisitos designados para el juicio civil conteniendo además la graduación de la pena designada por la ley que será citada.

Art. 424 I. Las sentencias contendrán la resolución conveniente en cuanto a la responsabilidad civil, conforme al Código Penal.

De la simple lectura de las anteriores disposiciones caben las siguientes consideraciones:

a) Que en caso de accidente de tránsito con resultado de sólo daños materiales, la obligación de repararlos, muy difícilmente, había que deducirla al causante dentro de la figura del cuasidelito, y por medio de acción ordinaria en juicio declarativo;

b) Que en caso de accidente de tránsito con resultado de daños personales sólo o con daños materiales, la responsabilidad penal se deducía dentro del juicio penal ordinario y en el mismo,

debía resolverse lo relativo a la responsabilidad civil; si el perjudicado quería hacer uso de la acción civil se encontraba en la necesidad de mostrarse parte penal como acusador y, quien no tuviera derecho a acusar, no podía ejercer acción civil alguna aunque tuviera derecho a indemnización de daños y perjuicios como -tercero perjudicado.

En la práctica, ante la evidente situación desventajosa de las víctimas y perjudicados en su persona o bienes, por accidentes de tránsito, por la creencia casi absoluta de medios legales o acciones legítimas para reclamar y obtener sus correspondientes indemnizaciones, se usaba un "procedimiento" muy peculiar, aunque a veces efectivo -desde el punto de vista de los --perjudicados - a cargo de la Oficina llamada Juzgado de Tránsito dependencia ajena al Poder Judicial, adscrita al Departamento General de Tránsito de la Dirección General de Policía Nacional. Allí el "Juez de Tránsito" impartía justicia en audiencias orales casi instantáneas, con la vista del Parte de Policía de Tránsito y breves alegatos verbales de los interesados; su decisión o fallo declaraba la responsabilidad civil al conductor causante, o al propietario del vehículo cuando aquel no estaba identificado y determinaba la cuantía de la indemnización, imponiendo además

las sanciones administrativas del caso. Todo esto, con un gran espíritu de equidad, pero sin más respaldo jurídico que el Reglamento General de Tránsito que, como ya se apuntó, en abierta violación de preceptos constitucionales, no reglamenta Ley alguna.

Tal era la regulación jurídica en el país, anterior a la Ley especial, sobre circulación de vehículos, accidentes y las consecuencias legales de éstos; su insuficiencia era manifiesta y la necesidad de revisarla y acomodarla a la realidad llegó a ser ineludible.

C A P I T U L O I

NECESIDAD DE UNA LEY ESPECIAL.- JUSTIFICACION Y OBJETIVOS.

El presente siglo es ya y desde sus comienzos "El siglo del automóvil. Esta máquina, provista de motor, con autopropulsión, al producirse en grandes cantidades y ser puesta al servicio de la humanidad para el transporte de personas y carga, ha traído un enorme progreso, ha contribuido en forma significativa al desarrollo económico, pero su circulación masiva, ha traído también normas y terribles riesgos.

En este país, no obstante su territorio tan pequeño, como una acertada previsión de sus gobernantes, se construyeron - desde hace muchos años, varias y muy buenas carreteras; los resultados positivos y beneficios económicos obtenidos, han estado a la vista; pero, a la vez, se produjo la circulación de un gran número de vehículos automotores, siempre en aumento, que por la década de los años sesenta casi llegaba a las cien mil unidades.

La conducción individual de un vehículo es una actividad producto de la invención técnica, que puede estar al alcance de casi cualquier persona y constituye un acto lícito de mucho provecho individual con una proyección innegable de conveniencia social o colectiva.

Lamentablemente, la circulación masiva de toda clase de vehículos automotores por las carreteras, llega a originar diferentes hechos o fenómenos como colisiones, vuelcos, atropellos y otros, conocidos genéricamente como accidentes de tránsito y de pronto, aquella conducta lícita de conducción, se convierte en ilícita y como tal, en fuente de responsabilidad, en algunos casos solamente civil y en otros, civil y criminal.

El fundamento jurídico de esta responsabilidad está en los resultados del accidente, en los daños o perjuicios personales o materiales y es, precisamente, la naturaleza de éstos lo que determina la naturaleza de aquélla.

Para el año mil novecientos sesenta y nueve, de acuerdo con información del anuario estadístico, la cifra de accidentes de tránsito ocurridos en todo el territorio llegó a un total de 6.308 de los cuales, hubo 1.565 atropellos, 4.463 colisiones y doscientos ochenta vuelcos, con resultado de 243 muertes y 3.300 lesionados; no hay información estadística sobre el valor de los

daños materiales en vehículos y otros bienes.

En este número alarmante considerable de accidentes con una proporción tan impresionante de muertos y lesionados y en la falta de disposiciones o instrumentos legales adecuados, se aprecia con claridad suficiente la necesidad en que se vió el legislador de proveerlos, mediante la promulgación de una Ley especial.

Los efectos dañinos a resultas de accidentes de tránsito, y la conducta misma de los conductores de vehículos, llegaron a constituir hechos y actos con relevancia jurídica y el derecho positivo carecía de normas que tuvieran aquellos hechos y actos, como supuestos jurídicos;

Lo relativo a la responsabilidad penal y civil en caso de delito de imprudencia en accidente de tránsito caía en las generalizaciones del juicio penal ordinario y lo relativo a la responsabilidad civil en caso de daños materiales por imprudencia o culpa en accidente de tránsito, con el único y general fundamento del Art.2080 C. caía en las generalizaciones del procedimiento civil común.

Por otra parte, este Art.2080 C. plasmaba estrictamente la tradicional doctrina de la responsabilidad civil subjetiva li

gada indisolublemente a la culpa. En ella, la responsabilidad civil depende de que "al daño pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona."

En consecuencia, era necesario, ante todo, un sistema de normas de derecho material o sustantivo que estableciera los derechos y obligaciones resultantes de estas relaciones jurídicas tan especiales y particulares como son las derivadas de los daños y perjuicios en accidentes de tránsito y después, otro sistema de normas de carácter adjetivo o procesales que determinaran las acciones civiles y penales y señalaran trámites adecuados en Tribunales especiales.

Lo anterior permite considerar que, de la misma forma como las normas procesales y la creación de Tribunales de Trabajo, accedieron a un Código laboral, y así como la Ley de Procedimientos Mercantiles necesitó un Código de Comercio, cuando el legislador reconoció como especial, la materia de Tránsito, debió crearse en primer término un Código de Circulación o al menos una Ley General de Circulación y posteriormente una Ley de Procedimientos Especiales. No puede concebirse un Código Procesal Penal, sin un Código Penal, como tampoco un Código de Procedimientos civiles sin un Código Civil.

Curiosamente, no ha sido posible conocer documentos sobre -



los estudios preliminares acerca de la Ley especial ni de la exposición de motivos; no se puede tener una idea de lo que estuvo en la mente de las personas que elaboraron el anteproyecto y las que intervinieron en las decisiones finales.

Según consta en el informe anual 1964-1965, del Ministerio de Justicia, se había concluido un importantísimo Proyecto de Ley, que regularía la materia procesal penal y civil en cuestiones de accidentes de tránsito, con el nombre de "Ley de Jurisdicción de Tránsito."

Según consta en el informe del año siguiente, el citado Ministerio de Justicia, envió con fecha dos de diciembre de 1965, a la Honorable Asamblea Legislativa, el citado proyecto de ley con el nombre de "Ley de Jurisdicción de Tránsito"; este proyecto de Ley con el nombre de "Ley de Jurisdicción de Tránsito"; este proyecto tenía iniciativa conjunta del Ministerio mencionado y de la Honorable Corte Suprema de Justicia. Al ser aprobado varios años después nació con el nombre de "Ley de Procedimientos especiales sobre accidentes de Tránsito."

Su finalidad y objetivo declarados fueron: satisfacer la necesidad imperiosa de dotar al país de un instrumento jurídico eficaz con soluciones más viables ante el peligro que entraña la circulación creciente de vehículos y las consecuencias dañosas del tránsito.

C A P I T U L O I I I

DECRETO LEGISLATIVO Nº 420 DEL PRIMERO DE SEPTIEMBRE DE MIL NOVE--
CIENTOS SESENTA Y SIETE; "LEY DE PROCEDIMIENTOS ESPECIALES SOBRE -
ACCIDENTES DE TRANSITO." SU NATURALEZA.

Este Decreto Legislativo apareció publicado en el Diario Oficial del día seis de Octubre de 1967 y, de conformidad con su - Art. 72, la Ley entró en vigencia el primero de Enero de 1968.

En su texto inicial aparece:

DECRETO Nº 420.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO:

I. Que es notorio el aumento de accidentes de tránsito terrestre que ocurren en la República, ocasionados por toda clase de vehículos, lo cual implica un grave peligro para la seguridad de las personas y bienes materiales;

II. Que en la legislación vigente no existen propedi--

mientos breves y sencillos, que hagan posible la eficacia del ejercicio de las acciones tanto penales como civiles, provenientes de los referidos accidentes;

III. Que para llenar ese vacío es necesario dictar las regulaciones adecuadas y crear los Tribunales que sean necesarios;
POR TANTO,

en uso de sus facultades constitucionales, a iniciativa conjunta del Presidente de la República por medio del Ministro de Justicia y de la Corte Suprema de Justicia.

DECRETA la siguiente

LEY DE PROCEDIMIENTOS ESPECIALES SOBRE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

De acuerdo con el primero de los anteriores considerandos la preocupación del legislador parte de una manifestación de realidad en la vida cotidiana: el notorio aumento de accidentes de tránsito y el grave peligro que implica para la seguridad de las personas y los bienes.

De acuerdo con el segundo de los considerandos, la preocupación del legislador sigue, por un vacío en la legislación general: no existen procedimientos breves y sencillos que hagan posible la eficacia del ejercicio de las acciones tanto penales como civiles.

Y, de acuerdo con el considerando tercero, aquella preocupación exige una resolución de tipo utilitario: llenar ese vacío dictando las regulaciones adecuadas y creando los Tribunales que sean necesarios.

En cuanto al contenido de la primera consideración, estoy completamente de acuerdo; la realidad de los riesgos de la circulación masiva, el índice, siempre en aumento, de los diferentes tipos de accidentes y la secuela impresionante y dolorosa de centenares de muertos, millares de lesionados y millones de colones en daños materiales, en cada año, es innegable.

En relación al contenido de la segunda consideración, me parece que hay una verdad a medias; el legislador se refiere a que, en la legislación vigente, no existen procedimientos breves y sencillos...y eso era cierto pero, no lo era menos, que en esa legislación tampoco existían regulaciones o disposiciones de tipo sustantivo o material que establecieran de una manera expresa la responsabilidad penal y civil originada en un accidente de tránsito - en que hubieran daños personales y, mucho menos, la responsabilidad civil nacida de accidentes en que se produjeran únicamente daños materiales.

El resultado fué una Ley especial que, de acuerdo con su denominación "Ley de Procedimientos especiales"... tendría un carácter puramente adjetivo o procesal, cuando en realidad contiene disposiciones de naturaleza mixta: además de crear una jurisdicción

especial y establecer trámites breves y sencillos de procedimiento penal con inclusión de parte civil y de procedimiento puramente civil, por otra parte, establece la responsabilidad civil sin culpa que no tiene que ver con trámites procesales sino que desarrolla disposiciones de naturaleza sustantiva o material.

En términos generales, la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito, en cuanto norma o conjunto de normas jurídicas, expresión del derecho positivo, presenta las siguientes características que determinan su naturaleza;

a) Es derivada o secundaria en relación a las normas primarias o constitucionales y en consecuencia, limitada en sus alcances y efectos a la Constitución Política del Estado;

b) Es general y abstracta en relación a las normas individualizadas o particulares; sus efectos están previstos, en general para cualquier acto o hecho jurídico que coincida con el supuesto previsto;

c) Es nacional o interna en relación a normas internacionales; sus efectos están señalados para el ámbito del territorio y no tienen aplicación o vigencia fuera del mismo y en relación a vehículos o conductores de otras nacionalidades, su aplicación debe hacerse en completa atención a lo que al respecto, esté dispuesto en Acuerdos o Convenciones internacionales;

d) Es territorial en relación a normas locales o departamentales y en consecuencia es de obligatorio cumplimiento en todas las calles y carreteras de las diferentes zonas del país;

e) De vigencia indeterminada o permanente en relación a normas temporarias o transitorias; sus efectos se producirán con total validez hasta que sus disposiciones sean derogadas expresa o tácitamente por una nueva ley;

f) Mixta en cuanto al carácter material o sustantivo y procesal o adjetivo de sus disposiciones, en relación con otras -- normas o leyes puramente materiales como las del Código Civil, Penal, Laboral, etc. y otras puramente adjetivas como las del Código de Procedimientos Civiles, Procesal Penal, etc.;

g) En ambos aspectos, procesal y material, sus disposiciones son de carácter especial en relación a otras normas de carácter general y por consiguiente, cuando entre unas y otras hubiere oposición, prevalecerán sobre éstas;

h) Es mixta igualmente, en cuanto a la naturaleza de los intereses sobre que actúa; es de innegable interés público la determinación de la responsabilidad penal y civil nacida del delito por imprudencia con daños personales y es, así mismo innegable, de naturaleza civil la responsabilidad y el interés en la reparación de daños y perjuicios únicamente materiales, nacida de accidentes de --

tránsito en que no ocurran daños personales;

i) Si es mixta la naturaleza de los intereses en juego, también lo es la de las acciones resultantes; la acción penal para el enjuiciamiento y eventual castigo del delincuente por accidente culposo y la misma acción civil derivada del delito, son públicas y su ejercicio corresponde no sólo a las víctimas y perjudicados sino que constituye atribuciones y responsabilidad del Ministerio Público; en cambio, la acción para reclamar la indemnización de daños y perjuicios en caso de accidente de tránsito que sólo cause daños materiales, es privada y su ejercicio compete -- exclusivamente al perjudicado;

j) Como lógica consecuencia, si es mixta la naturaleza de los intereses protegidos por la Ley y la de las acciones penales y civiles resultantes, también lo es la naturaleza de la responsabilidad: Únicamente al conductor culpable puede imponérsele una pena, como castigo, como reproche a su conducta, lo que indica que la responsabilidad penal queda limitada y protegida por los principios generales del Derecho Penal; en cambio, la responsabilidad civil, en la nueva Ley, tanto en caso de daños concurrentes, personales y materiales, como en caso de sólo daños materiales, ha abandonado la rigidez del derecho tradicional basada en "la culpa responsable" y si bien, en principio, sigue recayendo en el conduc

tor culpable, puede no recaer, no sólo en un conductor no culpable sino en persona, natural o jurídica, diferente al conductor, con base en la novedosa, entre nuestros legisladores, Teoría de la Responsabilidad sin Culpa.

k) Puede señalarse como última característica de la Ley, en orden a la realización de sus objetivos, al ser punitiva y/o reparadora, punitiva, en cuanto ha creado Tribunales especiales y establecido trámites - más breves y sencillos que los del derecho común - para juzgar y castigar al conductor delincuente, ya sea dentro del proceso penal o por separado, en el proceso civil, normas igualmente breves y sencillas para condenar al pago de las indemnizaciones de daños y perjuicios que es lo que constituye la reparación en favor de los perjudicados, y esto parece ser, en definitiva el aspecto más importante que tuvo en mente el legislador.

.

CAPITULO IV

CONTENIDO DE LA LEY. ASPECTOS FUNDAMENTALES: CREACION DE LA JURISDICCION DE TRANSITO. OBJETO. CAMPO DE APLICACION. ACCIDENTES RESULTANTES CASO DE SOLO DAÑOS PERSONALES, DAÑOS PERSONALES Y MATERIALES, SOLO DAÑOS MATERIALES. PROCESO PENAL. EJERCICIO SIMULTANEO DE ACCION PENAL y ACCION CIVIL. TITULARES DE LAS ACCIONES. PARTE CIVIL. PROCESO CIVIL. EJERCICIO DE SOLO ACCION CIVIL. PARTES. RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DE LA CULPA. SIN CULPA.

La LEY DE PROCEDIMIENTOS ESPECIALES SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO, consta de un total de 72 artículos divididos en 5 Títulos:

TITULO I. JURISDICCION Y ALCANCES DE LA LEY.

TITULO II. DE LA ACCION PENAL Y CIVIL RESULTANTES DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO.

TITULO III.- DEL PROCESO PENAL: Capítulo I. De la Instrucción.

Capítulo II. Del Juicio.

TITULO IV. REGLAS ESPECIALES RELATIVAS A LA ACCION CIVIL

TITULO V. DISPOSICIONES GENERALES Y TRANSITORIAS

ASPECTOS FUNDAMENTALES:

ASPECTOS FUNDAMENTALES:

CREACION DE LA JURISDICCION DE TRANSITO. OBJETO. CAMPO DE APLICACION.

El primer aspecto fundamental de la Ley es la creación de los Tribunales Especiales de Tránsito que, con la denominación de Juzgados de Tránsito y, conforme al procedimiento establecido en la misma ley, son de competencia exclusiva para el conocimiento de las acciones para deducir responsabilidades penales y civiles en casos de accidente de tránsito terrestre ocasionado por toda clase de vehículos.

Contiene ante todo, un caso de ejercicio de la facultad contenida en el Nº 13 del Art.47 de la Constitución Política, que autoriza a la Asamblea Legislativa a erigir jurisdicciones, a propuesta de la Corte Suprema de Justicia, para que los respectivos Funcionarios puedan conocer en la clase de causas de que se trate, según la materia.

Así quedó comprendida en la función jurisdiccional del Poder Judicial, pero con personalidad propia y autonomía, la actividad de tal órgano en materia de Tránsito.

Con ella desapareció el inapropiado, aunque generalmente efectivo, procedimiento administrativo a cargo del "Juez" Especial

de Tránsito que funcionaba adscrito al Departamento General de --- Tránsito de la Dirección General de Policía Nacional, en donde se resolvían, con un gran espíritu de justicia, más, sin ninguna base legal, los reclamos por daños y perjuicios ocasionados en las diferentes clases de accidentes de Tránsito.

Y así desapareció igualmente, para las acciones provenientes de delito por imprudencia en accidente de tránsito, el engorroso e interminable juicio criminal ordinario a cargo de, los siempre sobrecargados, Juzgados de Primera Instancia.

La creación de la Competencia en materia de Tránsito, representa ya en sí, el instrumento más eficaz e importante de la nueva Ley, en orden a suplir los vicios o vacíos de la legislación anterior.

Esta primordial importancia nace, no solamente del hecho en sí, de establecerse Tribunales nuevos, con suficiente personal y sin obligaciones o atribuciones diversas, sino más que todo, de que en estos funcionarios especializados, con el tiempo, habría de desarrollarse una nueva mentalidad, un nuevo punto de vista sobre las acciones penales y civiles a consecuencia de accidentes de --- tránsito.

Inicialmente se establecieron dos Juzgados de Tránsito en la ciudad de San Salvador, uno en la ciudad de San Miguel y otro -

en la ciudad de Santa Ana; posteriormente fué creado un tercer Juzgado de Tránsito en la ciudad capital y últimamente otro en la ciudad de Sonsonate.

La Competencia especial de Tránsito queda definida como la atribución o capacidad del órgano jurisdiccional del Estado para conocer de, y resolver, las acciones resultantes de un accidente de tránsito terrestre ocasionado por cualquier clase de vehículo, considerando a éste, como fuente de responsabilidad penal y/o civil.

El objeto particular de la Ley, al crear dicha competencia especial, es hacer real, efectiva, práctica, la deducción de la responsabilidad jurídica originada por un hecho no voluntario, tan -- sui generis, como es el accidente de tránsito ~~ter~~restre.

El campo de aplicación de esta competencia, debe encontrarse en el significado de la expresión "accidente de tránsito terrestre ocasionado por toda clase de vehículos".

El vocable "accidente", del latín accidens = que ocurre, significa un suceso eventual, inesperado, generalmente desagradable.

La palabra "tránsito", del latín transitus=paso, indica acción y efecto de pasar de un lado a otro, es sinónimo de tráfico y, en una forma impropia ha llegado a identificarse con circulación.

El término "terrestre" es un adjetivo que literalmente significa relativo a la Tierra y se emplea también, para calificar lo -

que se relaciona con la parte terrestre, en oposición a lo aéreo, marítimo, etc.

Finalmente, "vehículo" del latín: vehiculum, vehere=conducir, significa conductor, y como tal, medio de transporte. En el sentido que interesa, se aplica a todo objeto móvil que pueda utilizarse normalmente como medio o instrumento de transporte de personas o cosas.

Los elementos constituyentes de la materia de Tránsito, como campo de aplicación de la competencia de que tratamos, son:

a) Un suceso real, un cambio en el mundo exterior, no voluntario pero dañoso, ya sea que el daño recaiga sobre personas, sobre bienes materiales o sobre ambos. Puede ser un atropello, una colisión, un vuelco o cualquier otra clase de siniestro o quebranto similar o análogo, que deje como consecuencia un resultado dañoso, ya sea muerte o lesiones en una o más personas y/o bienes materiales dañados, sean bienes muebles como vehículos o inmuebles como casas, edificios, o cualquiera otra clase de construcciones.

b) Tal suceso, debe ocurrir durante, a consecuencia o con ocasión de la circulación de uno o más objetos destinados usualmente a la conducción o transporte de personas o cosas. En principio,

no podría aplicarse a ocasiones o situaciones ajenas a la circulación, como serían los sucesos dañosos que ocurrieran durante el -- proceso de fabricación o de reparación y mantenimiento de este tipo de objetos, que pueden originar responsabilidad de carácter laboral como accidente de trabajo.

c) La circulación ha de ser terrestre, con lo que expresamente quedan ~~excluidos~~ los demás tipos o formas de tránsito, es -- decir, por vía aérea, fluvial, lacustre o marítima. En relación a otras legislaciones que se vieron en la necesidad de incluir o excluir en forma expresa la circulación terrestre de vehículos por carriles o rieles, el legislador nuestra nada dijo, con lo que, a mi manera de considerar queda planteado un serio problema: Por un lado, el principio de interpretación según el cual, donde el legislador no distingue, no debemos distinguir nosotros, conforme al -- cual si el Art. 1º de la Ley especial se refiera a toda clase de vehículos y a tránsito terrestre, había que considerar incluidos -- los vehículos de carril o rieles o sea los trenes; y por otro lado, conforme al principio de interpretación de que el contexto de la -- Ley servirá para ilustrar el sentido de cada una de sus partes, de manera que haya entre todas ellas la debida correspondencia y armonía, al leer el texto de Artículos como el 13 que se refiere a la -- inspección en los vehículos en su motor y accesorios principales, --

del 16 que se refiere a la obligación del Juez instructor de exigir la entrega de la Licencia de manejar y otras disposiciones -- más, parece llevar a la conclusión de que el legislador de ninguna manera se ha referido a los mencionados trenes o ferrocarriles. Considérese además que esta Ley especial es de excepción; sus disposiciones expresas son de aplicación preferente a la legislación común pero sus disposiciones vagas o confusas deben ser de interpretación restringida y muy cuidadosa.

d) Los objetos causantes del daño, pueden ser de cualquier clase entre las múltiples formas o variedades que pueden incluirse dentro de la palabra "vehículo". No importa que sean de tracción animal o humana como carretas y carretones o que sean impulsadas o tiradas por máquina o motor, en la variedad de coches, camiones, autobuses, bicicletas, triciclos y motocicletas, etc.

ACCIONES RESULTANTES: CASO DE SOLO DAÑOS PERSONALES,
DAÑOS PERSONALES Y MATERIALES, SOLO DAÑOS MATERIALES.

El Art. 4 de la Ley dice:

Un Accidente de tránsito puede dar lugar:

1º A la acción penal, para la aplicación de las sanciones que correspondan a quienes resultaren culpables del accidente;
y,

2ª A la acción civil, para la indemnización por los daños y perjuicios resultantes del accidente.

Los términos en que se ha expresado el legislador al decir que "un accidente de tránsito puede dar lugar..." presentan una vaguedad, aunque sea inicial; aparece como potestativo o como posible que de un accidente resulte una acción penal ó una acción civil; es a través de los siguientes artículos que se conocen claramente la idea legislativa.

En efecto, el Art.6 dispone: El Juez que por cualquier medio tenga conocimiento de un accidente de tránsito en que resulten daños personales, está obligado a iniciar de oficio el informativo correspondiente. El Art. 5, en su primer inciso dice: La acción Penal es pública, El Art.7 establece: Los perjudicados podrán, dentro del proceso penal y sin necesidad de acusar, reclamar verbalmente o por escrito al Juez, que le sean indemnizados los daños y perjuicios en cuyo caso se les tendrá como parte civil, Finalmente, El Art. 9 dispone: Cuando del accidente resulten solo daños materiales, únicamente habrá lugar a la acción civil...

De lo anterior puede considerarse, ante todo, que de acuerdo con la lógica más elemental, la naturaleza de las acciones resultantes de un accidente de tránsito, está determinada por la naturaleza de los daños que cause; es decir, si causa sólo daños --

personales, si causa daños personales con secuencia de daños materiales, o si causa directamente daños personales y materiales, o, en fín, si causa únicamente daños materiales..

Un ejemplo del primer caso sería que el conductor de un vehículo atropelle a un peatón y le cause la muerte; y no existan o no aparezcan deudos o parientes que se consideren afectados económicamente. En tal caso, únicamente cabría la investigación oficiosa para determinar si el culpable ha de merecer algún castigo por un delito por imprudencia, consecuentemente sólo habrá lugar para la acción penal..

Un ejemplo del segundo caso sería que la víctima del atropello fuera un jefe de familia, de cuyo trabajo dependieran su esposa y sus hijos; tal accidente sería causa inmediata y directa de solo daños personales pero tendría una secuencia mediata, indirecta, de verdaderos daños y perjuicios apreciables económicamente en los parientes de la víctima. Aquí, además de la acción penal, el accidente dará lugar a la acción civil, tal como aparece confirmado en el Art.64 de la Ley, cuando dispone que la indemnización de los daños y perjuicios comprenderán tanto los que causen directamente al ofendido, como los que les ocasionaren -- por razón del accidente a él, a su familia...

El tercer caso, estaría representado por una colisión en la que el conductor de un vehículo, por imprudencia, embista a otro vehículo causando lesiones o la muerte de su conductor o a un pasajero y además, dañe materialmente el vehículo embestido. Aquí como consecuencia directa e inmediata, se producen daños personales y materiales que darán lugar a la acción penal y a la acción civil. En este caso, como en el anterior, deberá iniciarse de oficio el informativo criminal correspondiente, dentro del cual, podrán los interesados hacer uso de la acción civil.

Por último, ejemplo del cuarto caso sería un vehículo - que, saliéndose de la vía se introduzca en una casa destruyendo paredes, muebles, etc., sin causar lesiones a persona alguna. Aquí los daños serían únicamente materiales y, de acuerdo con el Art. 9 habrá lugar sólo a la acción civil; el causante será -- responsable civilmente por tales daños y los perjudicados deberán ejercer su acción, dentro de la limitación temporal señalada por el Art.40, iniciando los trámites de cita a conciliación y, si es necesario, del juicio civil conforme lo disponen los - Art. 43 y siguientes. En este caso no se inicia ningún procedimiento de oficio, porque no hay delito que investigar. Aquí la ley especial es consecuente con la legislación penal común, que

desconoce los daños por imprudencia, no intencionales, como tipo delictivo.

Resumiendo, un accidente de tránsito puede dar lugar:

a) Solamente a la Acción Penal, cuando ocasione Únicamente daño personal, constitutivo de delito, como homicidio por imprudencia y, siempre que no existan parientes dependientes, que resulten perjudicados económicamente;

b) A las dos Acciones, Penal y Civil, tanto cuando el accidente ocasione directamente sólo daños personales y éstos sean causa de perjuicios materiales de la víctima o terceros, como -- cuando el accidente ocasiona de manera directa e inmediata ambas clases de daños, personales y materiales; en el primer caso el accidente produce homicidio o lesiones por imprudencia, que son daños personales, pero la ausencia del fallecido, indirectamente produce perjuicios económicos a los deudos, y así mismo, las lesiones originan gastos médicos, hospitalarios y demás, para la curación y restablecimiento de las víctimas, las que además tienen derecho a indemnización por el tiempo que estén incapacitadas; en el segundo caso, el accidente produce homicidio o lesiones por imprudencia y daños materiales en vehículos, edificios, o cualquier otra clase de bienes;

c) Solamente la Acción Civil cuando ocasione Únicamente -

daños materiales ya sea en vehículos o cualquier clase de bienes.

Cuando nace solamente la Acción Penal tiene lugar lo dispuesto en el Art.6 y se procede conforme al Título III.


Cuando nacen ambas Acciones, además de tener aplicación lo dispuesto en el Art.6 puede tener lugar lo establecido en el Art.7; los perjudicados, dentro del mismo proceso penal y sin necesidad de acusar pueden ejercer la acción civil y se les tendrá como Parte Civil.

Cuando únicamente nace Acción Civil, no hay lugar a ningún procedimiento de oficio. Los interesados, responsable civil y perjudicado, pueden arreglar extrajudicialmente lo relativo a las indemnizaciones y si no existe tal arreglo, deberá promoverse conciliación, y si ésta no soluciona los reclamos, habrá que iniciar un juicio civil.

Es importante insistir un poco en esto; en la práctica ha existido a veces cierta confusión respecto a los casos en que a partir de la fecha del accidente, corren treinta días dentro de los cuales el perjudicado civil debe citar a conciliación a los responsables civilmente; el Art.39 claramente se refiere a accidentes en que sólo resultaren daños materiales y es el único caso en que los interesados pueden arreglar lo que estimen conve--

niente ya sea ante el Juez de Paz o Notario, y, si no es posible tal arreglo -Art. 40 - deberá el perjudicado pedir la cita a conciliación, como acto previo al juicio civil. Por consiguiente, cuando en el accidente hay delito por imprudencia ya sea que resulte homicidio o lesiones, aunque sean mínimas, el Juez tiene obligación de iniciar de oficio la investigación o instrucción y todos los perjudicados, aún los ajenos o los daños personales, - no tienen necesidad de buscar arreglos ni citar a conciliación; - bastará con que en el mismo trámite penal reclamen verbalmente o por escrito, y se les tenga por parte civil. En este caso no -- corre ningún plazo de treinta días a partir de la fecha del accidente.

Consecuente con lo anterior, en caso de accidente con daños personales, aunque mínimos, es improcedente en forma absoluta, el intentar cita a conciliación para la indemnización de daños materiales, aún en el caso de que por cualquier circunstancia no se haya iniciado el correspondiente informativo criminal.

 El daño personal puede constituir delito y la Acción Penal para investigarlo es pública, da lugar a proceder de oficio y no puede renunciarse ni tener por renunciada.

PROCESO PENAL: EJERCICIO SIMULTANEO DE ACCION PENAL Y ACCION CIVIL
TITULARES DE LAS ACCIONES. PARTE CIVIL.

El Proceso Penal de Tránsito es, en principio, el conjunto de actos procesales que tienen por objeto, la instrucción o averiguación sobre los daños personales constitutivos de delitos por imprudencia que resultan de un accidente; el enjuiciamiento del imputado sobre su participación y responsabilidad, que ha de culminar con una sentencia, en la que el Juez imponga la pena que corresponda según el Código Penal, sobresea o absuelva al procesado de su responsabilidad penal.

Pero, por disposición expresa de la Ley especial, dentro del proceso penal pueden los perjudicados reclamar la indemnización de los daños y perjuicios materiales provenientes del mismo accidente, sin necesidad de mostrarse parte penal como acusadores bastando el reclamo verbal o escrito para que el Juez los tenga como parte civil.

En estos casos, el proceso se mixtifica y, en una misma causa se investiga, se discute y se resuelve sobre ambos aspectos y la sentencia que recaiga, además del pronunciamiento sobre responsabilidad penal, hará las condenaciones pertinentes al pago de

la indemnización por daños y perjuicios causados en el accidente, cuando así procediere, fijando el monto a pagar conforme la prueba vertida en autos.

Esta institución procesal de Parte Civil dentro del proceso penal, constituyó una verdadera novedad en la legislación especial. En los procedimientos comunes anteriores a la Ley, era totalmente desconocida.

Recordando lo apuntado en el Capítulo I de este trabajo, durante la vigencia de la legislación anterior, si bien se conocía y se aceptaba que, el responsable criminalmente de un delito, lo era también civilmente, lo cierto es que esta responsabilidad civil requería el ejercicio de una Acción Civil, que únicamente podía hacerse simultáneamente con el ejercicio privado de la Acción Penal o sea mostrándose parte Penal como Acusador Particular.

→ El Proceso Penal de Tránsito, al igual que el proceso común, puede iniciarse y/o seguirse de Oficio, por Denuncia o Acusación.

Cabe distinguir en él, dos fases bien definidas, contenidas por separado en los Capítulos I y II del Título III de la Ley especial.

a) La Instrucción o fase de investigación, que va desde las Primeras Diligencias, señaladas en el Art.11, hasta la completa depuración del informativo.

Por disposición del 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 accidentes de Tránsito. Donde no hubiere Juzgados de Tránsito, practican las primeras diligencias los Jueces de Paz y las demás diligencias de instrucción los Jueces de 1ª Instancia, quienes podrán también instruir las primeras diligencias cuando así lo estimaren conveniente por la gravedad del hecho.

Las primeras disposiciones especiales, en orden a la brevedad de los procedimientos, se encuentran en el Art.15 que ordena:

Cuando el Juez de Tránsito instruyere el informativo deberá depurararlo dentro del término de quince días contados desde que tenga conocimiento del hecho.

Los jueces de Paz, deberán practicar las primeras diligencias dentro del plazo de tres días, vencido el cual las remitirán al Juez de la Instancia respectivo para la continuación de la Instrucción.

Si los Jueces de la Instancia hubieren iniciado el informativo o recibido las primeras diligencias enviadas por el Juez de Paz, continuarán la Instrucción, para la práctica de las demás diligencias que estimen necesarias; y, a más tardar

Si los Jueces de la Instancia hubieren iniciado el informativo o recibido las primeras diligencias enviadas por el Juez de Paz, continuarán la Instrucción para la práctica de las demás diligencias que estimen necesarias; y, a más tardar dentro de quince días desde la fecha de la iniciación o de doce, desde el recibó de las primeras diligencias, darán cuenta con el informativo al Juez de Tránsito que corresponda.

El Art. 22 establece: Al recibir el Juez de Tránsito el informativo, en los casos del último inciso del Art.15, practicará las diligencias que estime necesarias y calificará el mérito de la instrucción dentro de los tres días siguientes.

Es clara la intención del legislador de establecer un término máximo de dieciocho a veinte días, incluyendo un par de días para remisión física de las Causas, para la fase de Instrucción, cualquiera que sea el Tribunal donde se inicie.

En cuanto al Proceso Penal, queda claro que el Juez, ya sea de Tránsito, de 1ª Instancia o de Paz, según el caso, que por cualquier medio: noticias personales, radiales, etc; aviso de autoridad administrativa; denuncia de ofendido o por ejercicio de la acción penal por medio de los funcionarios del Ministerio Público o Acusación particular, está obligado a iniciar el informativo correspondiente siempre que se trate de acciden-

te con resultado de daños personales, seguido o no de daños materiales.

El Art.11 señala como 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 de 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 los ofendidos.

El Art.12 dispone: Para la inspección en el lugar del -- hecho y en los vehículos, el Juez instructor se hará acompañar, -- si fuere posible, de un perito mecánico; y si lo estimare necesario, solicitará el concurso de un técnico de tránsito de la -- la Policía Nacional.

Respecto a los objetivos específicos de la inspección en los vehículos participantes, el Art.13 dice: La Inspección -- en los vehículos tendrá por objeto principal hacer constar la -- existencia de los daños materiales que presenten, el estado de buen o mal funcionamiento de sus motores y de los accesorios -- principales como frenos, mecanismo de la dirección, luces, em-- brague, parabrisas y todo aquello que sea necesario para su mane-- jo, lo mismo que las huellas dejadas por las llantas o las se

ñales ocasionadas por el impacto y la posición exacta en que se encontraren los vehículos, para deducir, si posible fuere, la mayor o menor velocidad de conducción en el momento del hecho.

Todas estas disposiciones legales orientadas a proporcionar una inmediata y eficaz impresión al Juez instructor, sobre la naturaleza del accidente, sus circunstancias más relevantes para una efectiva deducción y establecimiento de responsabilidades, en la práctica no han podido obtener los resultados deseados, pues han sido aplicadas de forma muy irregular. Las autoridades administrativas, por instrucciones de los Jueces de Tránsito, únicamente dan aviso a la autoridad judicial en caso de accidentes en los que resulte alguna persona muerta y quede en el lugar; en cualquier otro caso de lesiones y daños materiales, no importa el número de lesionados o la gravedad de los mismos, los Agentes de Policía de Tránsito o de otro cuerpo de seguridad realizan una inspección e investigación inmediata de carácter puramente administrativo y lo ponen en conocimiento del Juez que corresponde, hasta varios días después, remitiéndole certificación de Parte de Policía o Novedad Departamental, según el caso. Como natural resultado, en la gran mayoría de instrucciones, las inspecciones en el lugar del accidente, cuando realmente se practican, se hacen mucho tiempo después de haber ocu--

rrido aquéllos, con resultados casi siempre inútiles o negativos y lo mismo puede señalarse respecto a la inspección en los vehículos; estos son examinados, generalmente, en depósitos del Departamento General de Tránsito.

No obstante pues, la preocupación del legislador, de organizar las primeras diligencias de instrucción, de modo que el Juez estuviera facultado y obligado a tener una visión e impresión pronta y directa del accidente, con muy contadas excepciones, en casos de muerte en el lugar del hecho, lo cierto es que, en general, los Jueces instructores son informados por las certificaciones de los Partes de Policía y tiene que conformarse con usar de la prudente apreciación que les señala el Art.19 en su último inciso que dice: Lo practicado de conformidad con los tres últimos ordinales de este Artículo será apreciado prudencialmente por el Juez como pruebas, o como simple información, sujeta a verificación judicial. En definitiva, la justicia en asuntos de Tránsito, ha debido depender de la reina de las pruebas, nada confiables, como es la prueba testimonial. En estos procesos es demasiado frecuente el número de personas que reclaman ser testigos presenciales y que más parecen caídos del cielo o extraídos de la manga de un ilusionista.

Esta práctica, nada conveniente, establecida a solicitud

de los mismos Jueces de Tránsito, de que no se les avise de inmediato más que en caso de accidentes con resultados de muerte, esté en abierta y franca oposición a lo establecido en el Art.-20, que ordena: Los Agentes de Autoridad y especialmente la Policía de Tránsito al tener conocimiento de un accidente en que resultaren muertos o lesionados, dará cuenta inmediatamente al Juez competente.... y sólo que este funcionario no tenga su asiento en el lugar del hecho o no se presente de inmediato, dichos agentes practicarán la investigación preliminar....La Ley, no puede ser más clara; la obligación y atribución de efectuar la inspección preliminar corresponde al Juez competente y sólo por excepción a las autoridades administrativas.

En lo relativo a los términos breves establecidos por la Ley para realizar las primeras diligencias y para completar la instrucción, en la práctica han sido, en forma general, casi totalmente ignorados. Muy pronto se convirtieron en disposiciones de derecho positivo sin ninguna aplicación o respeto, no obstante su vigencia.

Concluída la instrucción, o sea, al estar totalmente depurado el informativo, el Juez de Tránsito deberá, según el mérito de las pruebas, sobreseer en el proceso penal en los casos señalados por el Código de Instrucción Criminal, actualmente Proceso

Penal, o, dictará auto de llamamiento a juicio oral y público, con lo que se llega a la segunda y última fase del Proceso Penal.

Sin perjuicio de un desarrollo más amplio que se hará posteriormente, es oportuno tratar ahora del ejercicio de la Acción Civil, dentro del Proceso Penal.

Ya quedó aclarado que de un accidente que produzca daños -- personales con secuela de perjuicios patrimoniales, o que produzca directamente una y otra clase de daños, nace acción penal y acción civil.

Asimismo ya se aclaró que de un accidente con resultado de sólo lo daños materiales, no hay acción penal, únicamente acción civil.

Adviértase, por ahora, que ambas acciones civiles, la nacida conjunta con la acción penal en caso de accidente que constituya delito y la nacida sólo, en caso de accidente que no constituya delito, tienen el mismo y único objeto: reclamar y obtener la indemnización por los daños y perjuicios resultantes del accidente.

Pero, si bien, su objeto es único, su fuente o base u origen no lo es. Una, tiene fundamento en la responsabilidad civil del delincuente por el delito cometido. La otra, lo tiene en la responsabilidad civil de un hecho no voluntario, dañoso e ilícito, pero que no constituye delito; se origina en un cuasidelito: fuente civil de responsabilidad.

La responsabilidad y la acción penal son indiscutiblemente cuestiones de orden público; la responsabilidad y la acción civil nacida del cuasidelito son, por el contrario, cuestiones de orden privado; pero la naturaleza de la acción civil nacida del delito, ha sido y es muy cuestionada.

Adviértase, por otra parte, que la responsabilidad y acciones, penal y civil, provenientes del delito, tienen origen en un acto criminal por dolo o por culpa; y que, la responsabilidad y acción civil provenientes del cuasidelito, tienen su origen en un acto culposo. En todos los casos la responsabilidad civil se encuentra relacionada con la conducta, doloso o culposa, del agente causante del daño.

La Ley especial, como innovación mucho más importante si se quiere, que la que significa la constitución de parte civil, dentro del Proceso Penal, introdujo la responsabilidad sin culpa Art.3 Título IV.

Volviendo al tema del Proceso Penal de Tránsito, al ejercicio de la acción penal y al uso, simultáneo o no, de la acción civil, encuentro disposiciones a las que atribuyo especial importancia, y son las contenidas en el Inc. 2º del Art.5: "Iniciada la acción penal se entenderá que lo ha sido también la acción civil"; las que contiene el Art. 7: "Los perjudicados podrán, den-

tro del proceso penal y sin necesidad de acusar, reclamar verbalmente o por escrito al Juez, que le sean indemnizados los daños y perjuicios en cuyo caso se les tendrá como parte civil." Ambas disposiciones, relacionadas con los Incisos 2º y 3º del Art. 22, que señalan reglas al Juez de Tránsito, sobre lo que debe hacer al sobreseer en el proceso penal, respecto a la acción civil, según que el perjudicado haya o no intervenido como parte civil o sea, que hubiere o no reclamado en el Proceso Penal.

Así, los incisos mencionados del Art.22 disponen: "En los casos del Art.181 . I -Actualmente el Art.275 Pr. Pn.- sobreseerá en el procedimiento penal, pero si hubiere reclamado el interesado, podrá continuarse el juicio ante el mismo Juez, para los efectos de la acción civil, siguiéndose el procedimiento del Art. 45 y siguientes, sin necesidad de nueva petición, al quedar ejecutoriado el auto de sobreseimiento, aún cuando éste no tenga el carácter de definitivo. Si el agraviado no hubiere intervenido como parte civil, podrá ejercitar la acción civil conforme a lo prescrito en el Título IV de esta Ley, después de quedar ejecutoriado el sobreseimiento.

Esta disposición del Art.5 Inc. 2º de la Ley, se encontraba en forma casi idéntica, en la primera parte del Art.45 del Código de Instrucción Criminal que, estaba vigente cuando se promul

gó la Ley especial; así, en el Tít. III. Cap. II, De la Acusación, el Art. 45 decía: "Ejercitada solo la acción penal, se entenderá utilizada, también, la civil que nace del delito, a no ser que el - dañado o perjudicado la renunciare expresamente.""

Por ^uahora, baste señalar que aunque en el Art. 5 la Ley diga que la acción penal es pública y que iniciada la acción penal, se entenderá que lo ha sido también la acción civil, el Art. 7 establece una facultad: los perjudicados podrán -si lo quieren - dentro del proceso penal reclamar el pago de la indemnización o sea -- mostrarse como parte civil y el Juez los tendrá como tal.

Al estar completamente depurada la causa, tal como ya se dijo anteriormente, el Juez de Tránsito, según proceda, decretará -- sobreseimiento en cuanto a la responsabilidad penal y procederá, en cuanto al ejercicio de la acción civil, según el interesado hubiere o no reclamado, mostrándose parte civil en el proceso penal, -- precisamente hasta antes de haberse dictado auto de sobreseimiento y quedar éste ejecutoriado; si no procede el sobreseimiento, por auto de llamamiento a juicio oral y público dará paso a la segunda fase del Proceso Penal.

b) Del Juicio.- El auto de llamamiento a juicio, en el Proceso Penal de Tránsito, viene a ser equivalente al Auto de elevación a Plenario del Proceso Penal Común.

responsabilidad penal al procesado y "en ambos casos" hará las condenaciones pertinentes al pago de los daños y perjuicios cuando así procediere. Art. 32.

La intención loable del legislador, de proveer los Tribunales especiales y trámites breves y sencillos para el efectivo ejercicio de la acción penal y la civil provenientes de delito, puede resumirse de la siguiente manera:

Primeras diligencias de instrucción, si son hechas por un Juez de Paz, en el término de tres días;

Las demás diligencias de instrucción, si son realizadas por un Juez de Primera Instancia de lo Penal, doce días más y remisión sin demora al Juez de Tránsito respectivo.

Instrucción a cargo del Juez de Tránsito, en el término máximo de quince días.

Calificación de la instrucción por el Juez de Tránsito, dentro de los tres días siguientes.

Auto de sobreseimiento, según Art. 275 Pr. Pn. 6

Auto de llamamiento a juicio oral y público.

Ejecutoriado el auto de llamamiento a juicio, señalamiento de día y hora para la vista pública de la causa, a más tardar dentro de diez días.

Realización de la vista pública, en una sola audiencia, - salvo posposición por motivo justificado, para la audiencia siguiente.

Sentencia definitiva dentro de los cinco días siguientes.

Según el legislador, los trámites señalados requerirían un tiempo máximo de treinta y seis a cuarenta días, desde la fecha del accidente hasta la sentencia definitiva.

Tal previsión no se ha realizado jamás, ni por equivocación.

A veces transcurren quince días para que la autoridad administrativa haga del conocimiento de un Juez, un accidente, por medio de la remisión del Parte de Policía o Novedad Departamental.

Los Jueces de Paz no parecen tener conocimiento del término de tres días que les impone la Ley para instruir las primeras diligencias; suelen tardar una ovarias semanas.

Los Jueces de Primera Instancia que reciben causas de los Jueces de Paz, generalmente tienen un mes o más las diligencias.

Los Jueces de Tránsito, ya sea que inicien el informativo o que reciban la instrucción de un Juez de 1ª Instancia, dependiendo más que nada del interés de las partes, tardan meses y años -sin exageración alguna- para resolver la instrucción.

Puede afirmarse que, por regla general, con algunas contas excepciones, los actuales Tribunales de Tránsito se concre--

tan a proveer el llamado auto cabeza del proceso, en el que se ordena la instrucción del informativo y se ordenan las llamadas primeras diligencias, como el reconocimiento de los lesionados o muertos, la inspección en el lugar del accidente y en los vehículos y la cita de los testigos y vecinos.

En adelante, todo depende del interés de los litigantes.

El mismo reconocimiento de sangre de los lesionados, casi nunca se verifica en el puro interés oficioso, sino que se hace a petición reiterada de los interesados o cuando los lesionados no muy graves se presentan al Tribunal para ser reconocidos, siempre que lo hagan en los escasos momentos en que se encuentra en el -- Tribunal alguno de los médicos forenses.

En definitiva, en términos generales, la buena intención del legislador en cuanto a un Proceso Penal breve y efectivo, se ha quedado en eso: en buenas intenciones.

En cuanto a la especial importancia que señalé anteriormente respecto de las disposiciones contenidas en los Art. 5 y 7, hago las consideraciones siguientes:

La Acción Penal es pública: iniciada la Acción Penal, se entenderá iniciada la Acción Civil; los interesados o perjudicados, podrán reclamar dentro del Proceso Penal, sin necesidad de acusar, la indemnización de los daños y perjuicios y se les tendrá por parte civil; en caso de llamamiento a juicio y de vista -

oral, el Juez en la sentencia definitiva además de pronunciarse sobre la responsabilidad penal condenando o absolviendo al procesado, hará las condenaciones pertinentes al pago de los daños y perjuicios, fijando el monto a pagar de acuerdo con la prueba vertida en autos; en caso de sobreseimiento sobre la responsabilidad penal, si el perjudicado hubiere reclamado antes del auto de sobreseimiento, se continuará la causa para los efectos de la responsabilidad civil sin necesidad de nueva petición y, en el mismo caso de sobreseimiento, si el perjudicado no hubiere intervenido como parte civil, podrá ejercer la acción civil conforme lo dispuesto en el Título IV, al quedar ejecutoriado el auto de sobreseimiento; en este último caso el perjudicado deberá presentar una verdadera demanda, como si fuere caso de accidente que sólo produjo daños materiales, y deberá formalizarla precisamente dentro del plazo de sesenta días contados a partir de la fecha en que hubiere quedado ejecutoriado el auto de sobreseimiento. Art. 44 y sgts. y 57 inc. 2º.

A partir de los conceptos de que la Acción Penal, en los delitos de imprudencia en accidente de tránsito, que son perseguibles, de oficio, es pública y así lo expresa el Art.5, y que el ejercicio de dicha acción corresponde al Estado, por medio de la Fiscalía General de la República y además a las víctimas,

por medio de Acusación particular y, que en ambos casos tiene el mismo objeto o contenido, o sea la sanción penal que corresponde al responsable del accidente, por el contrario, al menos en la forma que aparece en la Ley especial, la acción civil nacida del delito de imprudencia no corresponde al Estado y a los perjudicados sino tan sólo a éstos, cabe preguntarse entonces: Qué ha querido establecer el legislador al decir que iniciada la acción penal se entenderá iniciada la acción civil? Parece lógico que la acción civil, cuyo único objetivo y contenido es la indemnización de los daños y perjuicios causados por el accidente delictuoso, tiene un solo titular y éste es el perjudicado.

Hay que recordar que esta frase fué copiada casi literalmente del Art.45 del Código de Instrucción Criminal y que allí estaba en el Capítulo de la Acusación particular, por lo que su significado era claro: Iniciada la Acción Penal -del Acusador- se entendía iniciada también su Acción Civil a no ser que la renunciara expresamente.

Pero la disposición del Art.5 de la Ley, no se refiere en modo alguno a la Acción Penal del Acusador sino a la Acción Penal en general por lo que, en caso de ser ejercida por el Agente de la Fiscalía adscrito al Juzgado de Tránsito, estará iniciada la Acción Penal del Estado y por ese hecho, la Ley da -

por entendido que se entiende iniciada también la Acción Civil, que corresponde, no al Estado, sino a los particulares perjudicados; esta "se entenderá" será una presunción, o una ficción legal o qué?

Asumiendo que esa es la intención del legislador y que así debe entenderse el tenor literal de la Ley; Iniciada la acción penal está iniciada la acción civil. Qué efecto tiene esto?

En caso de que el Proceso Penal derive en Juicio oral y después de la vista pública debe pronunciarse sentencia, absoluta o condenatoria en cuanto a la responsabilidad penal; será que por entenderse iniciada la acción civil deberá condenarse - en cuanto a la responsabilidad civil se haya o no, mostrado -- parte civil el perjudicado? O se estaría ante un fallo judicial que resuelve sobre materias acerca de las cuales no se ha hecho uso de la acción correspondiente?

Porque de ser así, que debe entenderse para todos los efectos legales, una vez iniciada la acción penal está iniciada la acción civil, entonces por qué la Ley ordena al Juez que en caso de sobreseimiento, proceda de un modo si el perjudicado se ha mostrado parte civil y de otro, si el perjudicado no lo ha hecho?

Y, si debe entenderse iniciada la acción civil en el proceso penal, cómo es posible que por no haberse mostrado parte civil el perjudicado, al sobreseerse tenga que iniciar una demanda civil bajo pena de inadmisibilidad si no lo hace en los sesenta días siguientes a quedar ejecutoriado el sobreseimiento?

Me parece que durante la vigencia de las disposiciones referidas de la Ley especial y del Código de Instrucción Criminal, existían verdaderos contrasentidos, pero al entrar en vigencia el Nuevo Código Penal y el Código Procesal Penal, los problemas pueden considerarse superados por la nueva regulación que esta legislación le ha dado a la Acción Civil dentro del Proceso Penal, especialmente en el Título II, Capítulo V sobre promoción de la Acción Civil, constitución de parte Civil, oportunidad, formalidades y facultades del actor civil y en el Título III, Capítulo II de la Acción Civil y su ejercicio.

Todo queda reducido a la forma en que el Juez de Tránsito entienda que son aplicables a la Ley especial, las disposiciones, nuevas contenidas en la posterior legislación procesal común.

En cuanto al término Parte Civil, cuando entró en vigencia la Ley especial, dió muchos problemas sobre su naturaleza, su ejercicio sus facultades y sus deberes; no hubo acuerdo sobre los extremos o hechos cuya prueba competía al actor civil ya que muchas

vedes se pretendía que la participación misma de los acusados o sea su delincuencia, era parte integrante del derecho de probar los perjuicios. Esta situación quedó igualmente aclarada con la vigencia del nuevo Código Procesal Penal, con las claras disposiciones del Art. 72 Pr.Pn.

Art. 72 Pr.Pn. El Actor civil tendrá los siguientes derechos y obligaciones:

1º Probar y alegar, en las oportunidades establecidas por la ley, todo lo relativo a las consecuencias dañosas del hecho - inculminado y a las indemnizaciones civiles que reclamare, no -- pudiendo intervenir en la cuestión penal relativa a la delincuencia del imputado.

2º Asistir a las actuaciones posteriores a la resolución en que se le tenga por parte;

3º Promover las cuestiones de jurisdicción y competencia y,

4º Apelar de las resoluciones que causaren agravios a sus pretenciones privadas, en los casos previstos por la Ley.

Un resumen de lo relativo al proceso penal, la acción penal y el uso simultáneo o no de la acción civil, puede hacerse a sí:

Ocurrido un accidente que ocasione daños personales, sólo o conjuntos con daños materiales, el Juez, al tener conocimiento por cualquier medio, está obligado a iniciar de oficio la ins---

trucción legal;

El juicio puede iniciarse también por denuncia o por causa ción particular.

La acción Penal es pública; su ejercicio corresponde al Estado por medio de la Fiscalía General de la República y, a los particulares ofendidos.

Los perjudicados por daños personales con secuencias de daños apreciables económicamente y los perjudicados por daños materiales, sin necesidad de mostrarse acusadores, aunque puedan, están facultados para intervenir en el ejercicio de su acción civil dentro de la misma instrucción penal, con el único requisito de hacer su reclamo en forma verbal o escrita ante el Juez instructor quien, sin más trámites ni requisitos los tendrá como parte civil.

La calidad de parte civil, da al interesado derecho de intervenir en todo lo que se refiera a la comprobación de los resultados que le son dañosos provenientes del accidente, establecer la existencia y la cuantía de los mismos.

A partir de la vigencia del Código Procesal Penal, aunque la Acción Civil continúa siendo en beneficio exclusivo de los perjudicados, su ejercicio corresponde al Ministerio Público, por medio de la Fiscalía General, al acusador particular si lo hubiere y los ofendidos por el delito y los terceros que sufrieren da-

lito y los terceros que sufrieren daños y perjuicios por causa directa del delito -del accidente -, y sus herederos, como simples parte civil.

En cuanto a la oportunidad de mostrarse parte civil, la Ley especial únicamente dice que podrán hacerlo "dentro del proceso penal."

El Proceso Penal consta de dos fases bien definidas que son: la Instrucción y el Juicio.

En razón de las disposiciones de los incisos 2º y 3º del Art. 22, debe entenderse que la constitución de parte civil puede hacerse justamente hasta antes de que se decrete auto de sobreseimiento o sea, durante la instrucción. Yendo un poco más a fondo, puede decirse que la facultad existe mientras el auto de sobreseimiento no ha sido ejecutoriado, pues hasta entonces es que procede plenos efectos.

Si la instrucción es seguida del juicio oral, después de la vista pública, la sentencia definitiva que se pronuncie respecto de la responsabilidad penal, ya sea condenatoria o absolutoria, en ambos casos debe contener las condenaciones que sean legales, sobre la indemnización de daños y perjuicios.

En caso de que la instrucción termine en Auto de sobreseimiento, si el perjudicado ya se había mostrado parte civil, se -

seguirá el juicio para los efectos de la acción civil, sin necesidad de nueva petición, no es necesario que se presente demanda civil; si el perjudicado no había reclamado en el proceso penal deberá promover demanda civil contra los responsables civilmente, dentro de los sesenta días contados a partir de quedar ejecutoriado el auto de sobreseimiento.

La parte civil, no tiene nada que hacer respecto a la investigación del delito ni de la delincuencia; sus facultades se relacionan únicamente con la prueba de los daños que la afectan y su cuantía.

PROCESO CIVIL: EJERCICIO DE SOLO ACCION CIVIL. PARTES.

El Proceso Civil de Tránsito es, en principio, el conjunto de actos procesales para deducir la responsabilidad civil proveniente de un accidente de tránsito, en virtud del ejercicio exclusivo de la acción civil, que corresponde a los perjudicados...

Tiene lugar en dos casos bien diferenciados:

a) En caso de accidente de tránsito en que resulten solo daños materiales; y

b) En casos de accidente de tránsito en que concurren daños

personales con secuencia de perjuicios materiales, o daños personales y materiales directos, y que al concluir la instrucción se dicta auto de sobreseimiento en cuanto a la responsabilidad penal.

En el primer caso, cuando ocurre un accidente en que resulten únicamente daños materiales, todo el procedimiento establecido por la Ley es el siguiente:

Ante todo, al ocurrir un accidente de esa naturaleza, los interesados pueden comparecer ante cualquier Juez de Paz o Notario, a fin de consignar en un acta las estipulaciones en que hubieren convenido sobre la reparación de los daños. La certificación del Acta tendrá fuerza ejecutiva.

El legislador, muy atinadamente previó que, siendo los accidentes de tránsito, hechos no voluntarios, sin malicia, a veces incluso sin verdadera imprudencia, en caso de producirse solo daños materiales, en donde no se configura ningún tipo de delictivo, deja completamente abierta la posibilidad de que los involucrados puedan arreglar honorablemente lo referente a la responsabilidad civil a que haya lugar. Si en el ámbito de sus respectivos mundos e intereses privados hay entendimiento y conformidad, es decir si hay un acuerdo sobre responsabilidad civil y la indemnización de los daños, nada tendrá que intervenir

las autoridades. Bastará con que el acuerdo quede consignado en acta pública.

Hay una aplicación clara y expresa del principio de que la acción civil para reclamar indemnización de daños y perjuicios, provenientes de hechos o actos no voluntarios ilícitos únicamente en lo civil, es de naturaleza completamente privada.- Su único objetivo es satisfacer las necesidades particulares del perjudicado y él, en el exclusivo titular de la acción.

A contrario, un accidente en que resulten, además de daños materiales, daños personales aunque sean de ínfima importancia, no puede resolverse através de este trámite "convencional".

En caso de accidente con resultado de sólo daños materiales, si no existiere el acuerdo antes mencionado, el perjudicado deberá, dentro del término preciso de treinta días de ocurrido - el accidente, pedir verbalmente o por escrito al Juez de Tránsito competente, que cite a conciliación a las personas civilmente como acto previo a la iniciación del juicio civil correspondiente.

Para poder hacer esto, el perjudicado habrá de hacer uso previamente de la facultad concedida por el Art.54 o sea que deberá obtener certificación del Parte de Policía, con el objeto de acreditar ante el Juz, que se trate de un accidente en donde solo

han ocurrido daños materiales.

Hecha la solicitud por escrito, o verbalmente, en cuyo caso se levantará un acta al respecto, el Juez de Tránsito, incontinenti, señalará lugar, día y hora para la comparecencia de las partes, quienes deberán hacerse presentes personalmente o por medio de apoderado especial.

En la práctica, tomando en cuenta que la conciliación es un acto que puede evitar un pletio, y que los interesados deben discutir y tomar decisiones sobre la responsabilidad civil y la cuantía de la indemnización, se usa que en el mismo auto que señala día y hora para la conciliación, se señala que previamente, aunque sea en la misma audiencia, se practique inspección y valúo, en los vehículos involucrados, para lo cual se previene a las partes los pongan a la orden del Tribunal, o, al menos, indiquen el lugar en que se encuentran. De esta manera se consigue que cuando las partes se reúnen a conciliar ya tienen conocimiento de la cuantía de los reclamos sobre los que deben comprometerse.

Llegado el momento señalado para la comparecencia, pueden suceder varias situaciones:

QUE Se hagan presentes todos los interesados, caso en el cual, se procede a celebrar la audiencia conciliatoria; el trámite de ésta se encuentra señalado en el Art. 42: En el acto de la concili-

liación no intervendrán los hombres buenos a que se refiere el -- Art. 172 Pr. El Juez actuará como moderador en la audiencia conciliatoria y pondrá fin al debate que sostengan los comparecientes, en el momento que considere oportuno, hará ver a los interesados la conveniencia de resolver el asunto en forma amigable, y si no llegaren a un acuerdo, les propondrá él, la solución que estime - equitativa, debiendo los comparecientes manifestar expresamente - si la aceptan total o parcialmente o si la rechazan en su totalidad.

Que no se presente el perjudicado, entonces el Juez tendrá por renunciado de su parte el beneficio de conciliación.

Que no se presente el, o los presuntos responsables, caso en el que, el Juez, levantará acta haciendo constar que se intentó la conciliación y que no tuvo efecto por culpa de los citados a quienes designará. Se entiende que mencionará sus nombre, para efectos del juicio subsiguiente.

Que comparezca alguno o algunos de los responsables presuntos y otros u otros no. Cualquiera de los presentes puede venir con el perjudicado en un arreglo convencional, sin que ello obligue a los que no han consentido.

Si han comparecido todos los interesados y concilian, se levantará un acta en la que se hará constar el arreglo; la certificación de esta acta tendrá fuerza ejecutiva.

Si compareciendo todos los interesados no conciliaren, se hará constar en acta y se tendrá por intentada la conciliación.

Lo mismo se hará en caso de sólo lograrse conciliación parcial, o sea se hará constar en acta.

Cualquiera que sea el motivo por el cual no se haya obtenido la conciliación solicitada, ya se tenga por renunciada o se tenga por intentada total o parcialmente podrá interponerse la demanda correspondiente.

En asuntos de tránsito, la cita a conciliación es por una sola vez, de modo que una vez citados los interesados, según comparezcan o no unos u otros, se da por verificada, por renunciada o por intentada.

En la práctica se dan casos, especialmente cuando alguno de los que deben citarse como presuntos responsables, son de lugar diferente del asiento del Tribunal, que llegada la hora señalada para la conciliación resulta que la cita no pudo hacerse o no se sabe si ésta se hizo, y a veces se da la necesidad de ordenar una nueva citación para otra oportunidad.

Respecto a la conciliación, como acto previo obligatorio del Juicio Civil de Tránsito, cabe hacer las siguientes consideraciones:

Ya que la Ley evidencia un decidido espíritu utilitario,

de proveer, a los perjudicados por daños en accidentes de tránsito, de medios procesales o trámites breves y sencillos para el efectivo reclamo de sus indemnizaciones y que aunque el interés en juego es privado, lo cierto es que se manifiesta una preocupación especial por los resultados de los referidos accidentes, de parte del Estado, este trámite de la conciliación debería estar, como en materia laboral, como acto obligatorio previo al emplazamiento del demandado, pero, dentro del juicio y no como acto previo a independiente de aquél.

Así como se ha facilitado al perjudicado por daños materiales en accidente constitutivo de delito, el reclamo de su indemnización, dentro del proceso penal, por el simple trámite de mostrarse parte civil mediante solicitud oral o escrita, al perjudicado por daños materiales en accidente que no constituya delito, pudo facilitársele el ejercicio de su acción civil disponiendo que, en caso de no realizarse el arreglo convencional en el momento de ocurrir el accidente, su petición al Juez tuviera ya el carácter de demanda civil, aunque implicara, como acto previo al emplazamiento, la cita a conciliación a los demandados, presuntos responsables civiles. En caso de no verificarse el acuerdo conciliatorio, en los diferentes supuestos vistos anteriormente, simplemente se continuaría el trámite ordenando el inmediato emplazamiento

de los demandados. Con esto se corregirían y evitarían sin duda alguna, muchos inconvenientes que se dan en la práctica en directo perjuicio no solo de los intereses particulares de los perjudicados sino también del mismo interés de la Justicia. Con ello no se romperían los presupuestos procesales básicos que merecen ambas partes de un juicio.

Luego de realizarse todo lo relativo a la conciliación como acto previo al Juicio Civil de Tránsito, originado en accidente que produce únicamente daños materiales, sin haberse obtenido arreglo o acuerdo, el perjudicado deberá iniciar su acción civil, formalizando la demanda.

La demanda por daños podrá promoverse conjunta o separadamente, contra el conductor y demás personas responsables civilmente como fiadores, aseguradores, tenedores de vehículos de uso lucrativo, de acuerdo con lo que conste en los respectivos registros de fianzas, contratos de seguros y archivo de Matrículas de vehículos.

La demanda deberá contener los requisitos que señala el Código de Procedimientos civiles, debiendo acompañarse la certificación del auto en que se tuvo por renunciada o por intentada la conciliación.

Admitida la demanda, el Juez ordenará el emplazamiento del o de los demandados, citándolos para que, junto con el demandante, comparezcan el día y hora que señale, con las pruebas que

tuvieren. La Ley dispone que en este estado, el Juez solicite -- hasta entonces - la certificación de lo actuado por los órganos administrativos, conforme datos que deberá suministrar el interesado. En la práctica, el perjudicado se ve en la obligación de obtener esa certificación aún antes de la conciliación, de modo que por regla general tal información se acompaña con la demanda.

La comparecencia deberá fijarse para uno de los ocho días siguientes a la fecha de la admisión de la demanda.

Verificado el emplazamiento, pueden darse varias situaciones:

Que el demandante no comparezca, pero sí la parte demandada y en tal caso, se continuará el trámite sin su intervención -

Que no comparezcan ni demandantes ni demandados debiendo el Juez, a solicitud de parte señalar otra audiencia y si a ésta no lo hicieren los demandantes, declarará de oficio desierta la acción.

Que no comparezcan ninguno de los demandados, pero si la parte demandante, y en tal caso se les declarará rebeldes, a petición del demandante y se presumirán ciertos los hechos afirmados en la demanda, salvo prueba en contrario.

Como caso de solución especial, si no comparece el conductor del vehículo pero sí su fiador o asegurador y éstos acepta-

ren la responsabilidad que cupiere a su fiado o asegurado, la decisión del fiador o asegurador lo obliga en iguales términos. Esta disposición tan excepcional, en la práctica no ha ocasionado problemas porque nunca se ha hecho realidad. Como suele decirse: No se ha dado el caso.

Finalmente, que los demandados comparezcan y acepten pagar lo reclamado, o sea que se allanen a la demanda; en tal situación, el Juez, sin más pronunciará sentencia dentro de tercero día.

La idea básica del legislador respecto del juicio civil, de trámite fué, que, salvo casos excepcionales, el reclamo del perjudicado se resuelva, en un sentido o en otro, en el transcurso de la audiencia señalada para el emplazamiento. Así lo dispone el Art.51 inciso 2º "Cuando el demandado no aceptare la responsabilidad y en ese mismo acto las partes no ofrecieren otras pruebas, se levantará el acta correspondiente, y el Juez, si no estimare necesarias otras diligencias, dictará sentencia, también dentro de los tres días siguientes relacionando brevemente las pruebas recibidas."

Los casos excepcionales se resolverán conforme lo dispone el inciso 3º del mismo Art.51; "Si las partes ofrecieren nuevas pruebas, el Juez las recibirá dentro del término de ocho días, - que será común a ambas partes y señalará las audiencias necesarias

para recibirlas. Si se tratase de testigos, únicamente se examinarán los nominados en el momento del ofrecimiento.

Sobre este trámite hubo problemas serios, especialmente en los primeros años de aplicación de esta ley.

Recuérdese que al admitir la demanda, el Juez, ordena el emplazamiento de los demandados, citándolos para que comparezcan con el demandante, el día y hora que señale, "con las pruebas que tuvieren" y éstas se producen y reciben, en la misma audiencia del emplazamiento.

La práctica inicial se desarrolló de tal forma que se había generalizado que los interesados al comparecer a la audiencia del emplazamiento, no tomaban literalmente lo de presentarse con todas las pruebas, sino que se limitaban a enumerarlas y ofrecerlas, nominando los testigos que habrían de presentar, por lo que el juicio siempre se abría a pruebas, con lo que se desconocía, aunque no de mala fe, la brevedad buscada por el legislador.

Se hizo necesaria la intervención de la Corte Suprema de Justicia que dió instrucciones precisas a todos los Jueces de Tránsito para que se respetara a la letra las disposiciones de estos artículos.

Del modo así relacionado, es como se desarrolla lo fundamen

tal del Juicio civil de Tránsito cuando se trata de acción proveniente de accidentes en que resultan solo daños materiales.

El segundo caso de Juicio Civil de Tránsito, es el que resulta de accidentes en los que existen daños personales con secuela de perjuicios patrimoniales, o daños personales y materiales que dieron lugar a la instrucción de informativo criminal y que en razón de sobreseerse en cuanto a la responsabilidad penal, debe seguirse el trámite para los efectos de la responsabilidad civil, con las variantes ya expuestas, según que durante la instrucción, se hubiere o no presentado el perjudicado, mostrándose parte civil.

Si el perjudicado ya había reclamado, al quedar ejecutoria do el auto de sobreseimiento, deberá continuarse el juicio, ante el mismo Juez, sin necesidad de nueva petición. En este caso, lógicamente no hay cita a conciliación, ni corre contra el perjudicado ningún término para hacer uso de su derecho; su reclamo verbal o escrito hecho en el Juicio o instrucción penal, sustituye la demanda civil, y así mismo, las pruebas sobre daños y perjuicios vertidas en dicha instrucción, hacen innecesario que rinda nuevas en el juicio civil. Tal es lo que ordena el inciso 2º del Art.22.

Si el perjudicado no había reclamado en el Proceso pe--

nal, la situación es diferente; al quedar ejecutoriado el auto de sobreseimiento, comienza a correrle un plazo de sesenta días para que pueda ejercitar su acción civil; no habrá cita a conciliación pero deberá interponer una demanda. El trámite subsiguiente será el mismo que en caso de Juicio Civil por accidente que sólo produce daños materiales, con una variante: la señalada en el inciso 1º del Art. 46: "...En el caso del inciso 3º del Art. 22, el Juez compulsará los pasajes pertinentes del informativo en que se dictó el sobreseimiento.

En estos juicios son parte demandante los perjudicados por los efectos del accidente que han sufrido daños materiales y -- son parte demandada, las personas naturales o jurídicas señaladas como responsables civiles solidarios por el Art.36.

Estos juicios pueden ser dados por terminados en cualquier estado antes de la sentencia, por arreglo extrajudicial comunicado al Juez.

RESPONSABILIDAD CIVIL: DERIVADA DE LA CULPA (CULPOSA)
y SIN CULPA (OBJETIVA).

La responsabilidad jurídica, en términos generales, es la - situación en que puede llegar a encontrarse una persona por un he

cho a acto que "la obliga" a sufrir las consecuencias que la Ley señala.

La responsabilidad es civil, esencialmente, cuando proviene de la lesión o insatisfacción de un bien jurídico privado.

En la legislación general, las fuentes de la responsabilidad civil han sido: de origen contractual y extracontractual y se conocen como contratos, las primeras y cuasicontratos, delitos, cuasidelitos y la Ley, las segundas.

De acuerdo con nuestro Código Civil, Art.1309, "Contrato es una convención en virtud de la cual una o más personas se obligan para con otra u otras, o recíprocamente, a dar, hacer o no hacer alguna cosa".

Art. 2.035. "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."

La responsabilidad civil contractual, no tiene relación -

alguna con los accidentes de Tránsito y por ende, con este trabajo.

La responsabilidad civil extracontractual, que nace con independencia de todo vínculo preexistente entre deudor o responsable y acreedor o perjudicado, proviene del delito y del cuasidelito civil.

Por delito Civil debe entenderse el hecho ilícito cometido con intención de dañar, que ha inferido injuria o daño a otra persona.

Cuasidelito Civil es el hecho culpable que causa injuria o daño a otra persona.

Lo que caracteriza el delito civil es pues, el dolo, la intención de causar el daño; lo que caracteriza el cuasidelito civil es, en cambio, la culpa, o sea la falta de cuidado o diligencia que debe emplearse en la ejecución de un acto, siendo el denominador común en ambos, el daño ocasionado.

Los anteriores, son los elementos básicos de la responsabilidad civil, de acuerdo con nuestra legislación civil.

Pero, desde que en nuestra legislación penal se aceptó la responsabilidad criminal por hechos no voluntarios, no dolosos, como es el caso de lesiones y muerte causados por imprudencia - en los accidentes de tránsito, éste se convirtió en fuente directa de responsabilidad penal y civil, cuando constituye delito, o sea, cuando causa daños personales con secuencia de perjuicios patrimoniales; y en fuente de responsabilidad civil, cuando no

constituye delito, o sea cuando solo ocasiona daños materiales

La responsabilidad civil ligada a responsabilidad penal nace del delito de imprudencia con daños personales, en accidente de tránsito.

La responsabilidad civil simple nace del "no delito" en accidente de tránsito, cuando no causa daños personales sino solamente daños materiales, constituyendo un verdadero cuasidelito.

Pero, en todo caso, la responsabilidad civil tradicional en relación con los accidentes de tránsito, está fundamentada en la "culpa" del agente dañoso, ya sea porque ésta dicha conducta o hecho de aquel agente constituye o no delito por imprudencia.

Es decir, se parte siempre, de la idea de culpa en su sentido genérico, como la falta de diligencia o cuidado en el actuar. Lo que establece la diferencia específica de culpa penal o civil, es únicamente la naturaleza del daño o perjuicio resultante. Si es un daño que, aunque recaiga en persona determinada, constituye una ofensa a la sociedad en general, estará castigado con una sanción penal, y la culpa y la responsabilidad concurrente, serán de carácter penal; por el contrario, si el daño, además de recaer en persona determinada, es de tal

naturaleza que no supone una ofensa general a la sociedad y no está sancionada con una pena, la culpa y la responsabilidad concurrente serán de carácter civil.

En esta doctrina tradicional, se es responsable de los efectos de un daño, sólo y en tanto se es culpable de haberlo causado.

Como en toda ciencia especulativa, al analizar un concepto, descomponiéndolo en cada una de sus partes y revisando cada uno de los elementos resultantes, da como resultado la apreciación de categorías. En el concepto de responsabilidad civil, resulta la apreciación de dos elementos: el externo, que se hace consistir en la relación del agente con el daño, y, el elemento interno, identificado con la culpa.

El elemento externo resulta proyectado sobre las cosas, - queda fuera de la persona, dice relación con el mundo exterior. Constituye una relación de causalidad física y queda comprendida la sensación apriorística del valor absoluto de las leyes de la naturaleza.

El elemento interno se proyecta sobre el hombre, atiende a su interioridad, a su intención, a su ánimo y su voluntad de obrar; está incluida en este elemento la idea del hombre en su individualidad, en su fuero interno.

Durante mucho tiempo, se ha tenido como base fundamental del concepto de justicia, que la responsabilidad no puede provenir más, que del hecho o la culpa propia. No importa la gravedad de los perjuicios o las condiciones particulares del perjudicado, si los daños recibidos no pueden ser lógicamente y racionalmente atribuidos a la voluntariedad o descuido del agente dañoso, no cabe pensar en acción para imputar y deducir responsabilidad.

Pero el análisis del concepto de la responsabilidad civil que lleva a la separación de los elementos externo e interno, - con el desarrollo del pensamiento, ha tenido que dar paso a una síntesis, nacida de un sentimiento que ha sido traído por la experiencia vívida de las cosas, y dentro del cual puede prescindirse, hasta cierto punto con facilidad, de la culpa como base de la responsabilidad. Así pudo plantearse la idea de que en --- ciertos casos de daños, en que nadie ha incurrido en culpa, sin embargo, el pensamiento se resiste a abandonar a la víctima a su pérdida. Esta nueva concepción se utilizó por primera vez en la Jurisprudencia Inglesa por la Cámara de los Lores, en el año --- 1868.

Por ser el antecedente inicial de la hoy ya desarrollada Teoría de la responsabilidad sin culpa, transcribo párrafos del -

Libro "La responsabilidad sin Culpa, Responsabilidad Objetiva", por José Luis Heredero; Ediciones Nauta, Barcelona 1964.

"Elaboración de la idea de responsabilidad sin culpa en la Cámara de los Loes.

1º Rylands y Horrocks, propietarios del Molino de Aiswort, construyeron en sus inmediaciones un depósito destinado a suministrarle agua. Durante la excavación fueron encontrados cinco viejos ramales verticales sin que se diese importancia a su hallazgo ni se indagase su procedencia. Los trabajos continuaron, instalándose el depósito sobre el lecho conseguido mediante la excavación.

El contratista y los propietarios de la obra ignoraban que, en lugar donde fueron encontrados los ramales, había existido una mina abandonada varios años antes. Sus galerías habían sido parcialmente obstruidas sin quedar indicio externo de su emplazamiento, pero comunicaban todavía con la mina de carbón, Red House Colliery, propiedad de Thomas Fletcher.

Estando el depósito parcialmente lleno de agua, uno de los ramales encontrados durante la excavación, cedió provocando la ruptura del depósito, inundándose las antiguas galerías que condujeron el agua hasta la mina de Fletcher destruyéndola por completo.

2º Fletcher demandó a Rylands Horrocks ante el --

Court of Exchequer que rechazó su demanda. El Tribunal razonó exclusivamente sobre la culpa, afirmando que "no era posible pre--ver el resultado dañoso de un hecho cuya existencia se descono--cía. Cuando un hombre realiza en su terreno acotado un hecho legal en sí mismo, pero que se alega que es perjudicial para el vecino adyacente, por la razón de la existencia de ciertas aberturas subterráneas entre los dos acotamientos, el sentido común exige que debería conocer o poseer los medios de conocer la existencia de las aberturas. Cómo se puede decir de un hombre que es negligente cuando ignora la existencia de las circunstancias que requieren el ejercicio del cuidado?".

No podía encontrarse responsabilidad a juicio del Tribunal, por razón de unos daños no previsibles que resultaban del uso --regular de la propia tierra. La resolución contiene un juicio lógico, estricto, sobre el deber de previsión sin nada innovador - en los puntos de vista tradicionales.

3º La sentencia fue recurrida por Fletcher ante el Court of Exchequer Chamber que revisó con extraordinaria agilidad el razonamiento del Tribunal de instancia. Los demandados habían llevado agua a su predio. El agua en sí es inofensiva. Pero si escapa del propio terreno puede causar daño por su naturaleza. Cualquier opinión coincidiría en que los demandados tenían el deber

de cuidar que el agua no escapase y perjudicase los predios vecinos, La duda aparecía cuando se trataba de precisar la medida o extensión de este deber de cuidado.

Tenían los demandados deber absoluto de contener el agua en su predio o, simplemente, el deber relativo de previsión prudente y razonable apreciado en instancia? Si se aceptaba la extensión absoluta, Rylands y Horrocks al no haber podido mantener el agua en su propiedad eran responsables de toda consecuencia dañosa provocada por la huida. Si se aceptaba la extensión relativa, los demandados no serían responsables de las consecuencias dañosas producidas por un hecho, la existencia de la mina, que no podían descubrir con la prudencia ordinaria y razonable. No pasó inadvertido para los Jueces de la Cámara el hecho de que los contratistas conocieran la existencia de los ramales y no indagaran su procedencia. Plantearon la duda sobre si estos contratistas habían de considerarse hasta tal punto identificados con los propietarios como para estimar a éstos responsables de su negligencia. La duda era solo aparente. Los principios tradicionales de la culpa la habrían resuelto sin ninguna dificultad, Pero la Cámara tenía el propósito firme de abandonar cualquier ángulo de contemplación de la culpa.

Para orientar la manera en que había de ser decidida la

opción entre una y otra especie del deber de cuidado, se consideraron varios precedentes que examinaban la obligación del propietario de ganado de mantenerlo en su heredad evitando la huida. En uno de estos precedentes Lord Hale, recogiendo a su vez otras resoluciones anteriores, había configurado la obligación de custodia de un animal como deber absoluto de cuidado, atribuyendo responsabilidad al propietario si aquél escapaba causando daños "aunque usase toda su diligencia para impedirlo."

El Juez Blackburn estimó que no podía existir diferencia entre la extensión del deber impuesto a quien lleva ganado a su propiedad de mantenerlo cercado y contenido y la que corresponde al mismo deber de cuidado cuando lo traído al propio fundo fuese agua o cualquier otra cosa que pudiera causar daños en su huida. Si en el primer caso se aceptaba, desde tiempo immemorial, la extensión absoluta no había razón para rechazarla en el segundo.

Este planteamiento de Blackburn fue aceptado por la Cámara que decidió revocando la sentencia del Tribunal de instancia.

La persona que para sus propios fines lleva a su propiedad, recoge y mantiene allí, cualquier cosa susceptible de causar daños si escapase, debe mantenerla y si no lo hace, será responsable prima facie de cualquier daño que sea consecuencia natural de la huida. Pero podrá liberarse probando que la huida fue debida a culpa de la víctima, fuerza mayor o acto de Dios; pero como en -

este caso no existe nada semejante es innecesario inquirir sobre la excusa.

El deber de tener la cosa acumulada en el propio terreno se entendía así de manera absoluta. El propietario debe mantener la contenida y cercada en su predio y si la huida o escape se -- produce responderá de cualquier daño que sea consecuencia natu-- ral de la huida, sin que pueda liberarse de esta atribución de - responsabilidad mas que probando el caso fortuito o la culpa de la víctima.

Pero no se fijaba en esta enunciación literal la naturale za de estas cosas acumuladas. La afirmación de Blackburn se re- fería a cosas con posibilidades de causar daño si escapaban. Ni siquiera el criterio de peligrosidad podía utilizarse para fijar esta capacidaddañosa, pues el agua es beneficiosa en sí misma y es objeto de la regla. Era un vacío en el funcionamiento del de- ber absoluto que había de remediarse, porque proporcionaba a la idea un contenido uniforme que podía conducir a una generaliza- ción nodeseable.

4º Esta segunda resolución fue impugnada por Rylands y - Horrocks ante la Cámara de los Lores, que confirmó la de la Cá- mara del Exchequer, condenando a los recurrentes a pagar a Flet- cher en concepto de indemnización la suma de novecientos trein-

ta y siete libras esterlinas.. Se aceptó la tesis de Blackburn. Pero así como la Cámara del Exchequer había impuesto el deber absoluto de cuidado al propietario de cosas acumuladas sin distinguir su naturaleza, Lord Cairns fijó su atención en esta circunstancia: Los demandados como propietarios del terreno donde fue construido el depósito, podían utilizarlo para cualquier fin ordinario de disfrute. Y si en este uso natural hubiese resultado cualquier acumulación de agua, que la misma fuerza de la gravedad hubiese llevado a la propiedad del demandante, éste habría tenido que aquietarse ante tal resultado, porque a él solo correspondía prevenirse alzando un muro entre su propiedad y la colindante que impidiese la acción de las leyes de la naturaleza.

Este -uso natural- y la manera de proyectarlo sobre los hechos mostraba claramente el pensamiento de Cairns. Blackburn no decidió sobre la naturaleza de esta acumulación. Cairns, sin embargo, limitó la extensión de este deber a la acumulación no natural, excluyéndola de la acumulación natural.

-Si una persona trae o acumula en su propiedad cualquier cosa para uso no natural susceptible de escapar y causar daño, se entienda que lo hace a su cuenta y riesgo. Si escapa y ocasiona daños será responsable por muy cuidadosa que haya sido y cualesquiera que sean las precauciones que pudiese haber tomado para

evitar el daño.

La trascendencia de esta decisión tan popular en el derecho anglosajón y tan desconocida en los derechos europeos continentales, consiste no solo en que supone la consecución definitiva de la idea del deber absoluto de cuidado, como determinante de la responsabilidad sin culpa, sino en esta especial manera de construir la idea alejandola de todo lo que signifique generalización.""

Como queda expuesto, es en la idea del deber absoluto de cuidado, donde se gesta la transformación tan trascendente en la historia jurídica de la responsabilidad civil.

La aceptación de la responsabilidad objetiva, no fué tan sencilla en otros países como parece haberlo sido en Inglaterra.

En la legislación y jurisprudencia de los Estados Unidos, la regla del deber absoluto de cuidado, buena para los ingleses fué interpretada cómo una doctrina dictada en interés de los grandes terratenientes y no tuvo igual aceptación; se encontraron inconvenientes de tipo constitucional. No obstante, al haberse advertido el enfoque de la responsabilidad civil desde el punto de vista del perjudicado, se desarrolló la idea de la responsabilidad indisolublemente ligada a la culpa a la aceptación de la responsabilidad objetiva, a travez de: 1º La regla -

"last clear chance" que implica una transformación del deber ordinario a través de una mayor exigencia de precaución, que sin alcanzar el deber absoluto, acentúa considerablemente la normal diligencia del hombre razonable. Supone que el agente del daño al tener una "última y clara oportunidad" de evitarlo y no lo hace, incurre en responsabilidad, no por haber sido negligente o culpable, sino por no haber evitado el daño habiendo tenido la última y clara oportunidad de hacerlo. 20º La otra manera de transformar el deber ordinario, tuvo lugar en cierta hipótesis en las que no existe negligencia cooperante por parte de la víctima. La regla es "res ipsa loquitur" que parte de la idea de que el dueño de una cosa tiene el derecho de control sobre la cosa-agente del daño; se considera que quien ejerce este control sobre la cosa que causa daño, ha desatendido su deber ordinario de cuidado y se le obliga a reparar si no explica el hecho satisfactoriamente pues de lo contrario "la cosa habla por sí misma". Finalmente en el Derecho norteamericano la aceptación de la responsabilidad sin culpa se establece como "una consecuencia de una conducta legal"; el hecho está previsto pero es inevitable. La responsabilidad es exigible desde el momento que se prueba que el daño es típico de la peligrosidad inherente a la peligrosidad.

En la jurisprudencia española, el desarrollo del concepto de responsabilidad objetiva, aunque sea en una débil y deformada aceptación del deber absoluto, se encuentra a partir de una sentencia del Tribunal Supremo de fecha 9 de abril de 1963, que en lo pertinente afirma:....aunque nuestro Código Civil se inspira en el principio de responsabilidad basada en la culpa, por excepción no dejan de hallarse dentro de él, casos en que el mero riesgo o peligro creado acarrea responsabilidad habiéndose hecho eco nuestra doctrina científica de la importancia adquirida por la teoría objetiva que reconoce la responsabilidad fundada en la creación de peligros para la comunidad prescindiendo de la culpa del responsable y manifestando la jurisprudencia de esta Sala un criterio ecléptico, pues sin abandonar el estricto principio de la responsabilidad por culpa, admite alguna limitación basada en criterios de responsabilidad objetiva.

En la jurisprudencia alemana, la responsabilidad sin culpa se ha podido cuestionar hacía la responsabilidad objetiva a través del deber absoluto de cuidado. El propietario está en el deber de garantizar la seguridad de las cosas que ha introducido en el tráfico o que ha hecho accesibles al público; el daño, una vez producido, basta para mostrar que el deber objetivo de cuidado no ha sido cumplido y se da la responsabilidad.

Resumiendo lo expuesto y aplicándolo a la circulación de vehículos y la responsabilidad objetiva en caso de daños, se puede concluir:

Que la responsabilidad sin culpa, prescinde de toda consideración a la conducta -culposa o no - del agente del daño, - La obligación de reparar el mal causado es exigible, en el momento mismo en que tiene lugar el hecho dañoso, afectando a las personas o a las cosas y, solo la culpa de la víctima o la fuerza mayor -caso fortuito- podrán excluir la responsabilidad.

El concepto de responsable -por culpa- sucede el concepto de cosa agente del daño.

El deber absoluto de cuidado tiene por objeto el automóvil. La actividad del automóvil implica riesgo y peligrosidad.

El deber absoluto de cuidado es exigible al que tiene el poder de dirección y control de un vehículo que está circulando, fundándose la atribución de esta responsabilidad estricta y absoluta en la peligrosidad inherente a la cosa.

El conductor resulta obligado a reparar los daños ocasionados con motivo de la circulación, aunque no tenga culpa, con dos únicas excepciones: que los daños se causen por culpa de la víctima o por caso fortuito natural, ajeno al vehículo. Si

no se da alguna de estas excepciones, existente el daño, el conductor es responsable cualquiera que sea la diligencia utilizada para evitarlo.

La objetividad de la responsabilidad civil, en caso de accidente de automóvil, radica fundamentalmente, en la atención preponderante al vehículo como cosa agente del daño, en su peligrosidad inherente a su circulación, en el riesgo innegable que representa su conducción y el deber absoluto de cuidado de control del hombre. Quien está a cargo de ese control, cualquiera que sea su diligencia y cuidado, ante la consideración de que el accidente implica pérdida de ese control, incurre en responsabilidad.

Con la adopción de la responsabilidad sin culpa en materia de tránsito, deja de ser necesario imputar descuido, impericia, temeridad, etc...al encargado del control de un vehículo y por tanto, deja de ser necesario la prueba de tales circunstancias. Basta con establecer a cargo de quien estaba el control del automóvil para que en principio se le considere responsable dándose una inversión de la carga de la prueba pues, a él tocará excepcionarse con alguna de las dos posibilidades de exclusión de responsabilidad: la exclusiva culpa de la víctima o el absoluto caso fortuito.

El legislador salvadoreño, recogiendo la, todavía novedosa, doctrina de la responsabilidad objetiva, estableció en la Ley de procedimientos especiales, el principio de la responsabilidad civil sin culpa, aunque esta institución no tiene nada de carácter procesal, sino definitivamente de orden material o sustantivo, más bien propio de un Código Civil en la legislación general, o de un Código d Ley de Circulación.

El Art. 3 dice: La presente Ley establece la responsabilidad civil sin culpa y de ella se tratará en el Título IV.

El Título IV se refiere a: Reglas especiales relativas a la Acción Civil.

El 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...
- b) Las personas naturales o jurídicas que en virtud de -- contrato de fianza, seguro o cualquier otro se hubieren obligado..
- c) El o los terceros por cuya culpa se hubiere originado el accidente.
- d) La persona o personas naturales o jurídicas que -por cualquier título "tuvieren en su poder" un vehículo,

siempre que éste fuere "utilizado" por una empresa industrial, comomercial o de servicios.

El Art. da la exclusión de la responsabilidad en los casos:

Que el que reclama los daños es el único culpable del accidente;

Que el accidente provino de fuerza mayor o caso fortuito, que no se deba a defecto del vehículo, rotura o falla de sus piezas o mecanismos.

El Art.37 da dos disposiciones innecesarias ya que en la primera se refiere a que el tenedor responsable del vehículo - lo haya traspasado, antes del accidente -a otra persona, que - resulta el nuevo tenedor responsable; y el otro caso se refiere al tenedor responsable que sin su consentimiento ha sido despojado de la tenencia del vehículo, antes del accidente. De acuerdo con los presupuestos de responsabilidad del Art. 36 estas disposiciones solo son una ratificación de los principios.

De los literales del Art.36, los contenidos en las Letras b) y c) nada tienen que ver con la responsabilidad sin culpa, - especialmente los mencionados en la Letra b) quienes si resultan con alguna responsabilidad en caso de accidente, ésta es de carácter puramente contractual. Los de la Letra c) si incu--

rren en alguna responsabilidad, sólo es -definitivamente- cuando pueda imputárseles culpa como origen del accidente.

En cuanto a la responsabilidad del conductor del vehículo causante, de la Letra a) parece que el legislador no fue muy claro. Ya se expuso que de acuerdo con la doctrina de la responsabilidad objetiva, en caso de daños por accidente de tránsito, se establece prima facie, la responsabilidad del encargado del deber absoluto de cuidado, en el caso, el control del automóvil, La interpretación de la frase : Conductor del vehículo "causante" es definitiva. Dentro de la Doctrina mencionada, esta causalidad estaría referida al aspecto meramente físico de ser el -- vehículo el que ocasiona o causa los daños, sin ninguna aten--- ción al aspecto personal del conductor en cuanto ha que haya -- violado normas de tránsito que evidencien algún grado de culpa. En mi opinión, la responsabilidad del conductor del automóvil, en cuanto al aspecto penal sigue indisolublemente ligada a su - conducta y, si no puede atribuírsele culpa, es irresponsable; , pero, en cuanto al aspecto civil, su responsabilidad debe estar completamente desligada de su conducta y será civilmente res-- ponsable aunque el accidente no haya ocurrido por su culpa, con las siempre únicas excepciones de la culpabilidad exclusiva de la víctima y el caso fortuito absoluto.

Y, en relación a la responsabilidad de los señalados en la Letra d), recuerdo perfectamente que cuando se promulgó la Ley, a través de diferentes medios de comunicación se hizo público, el establecimiento de la responsabilidad sin culpa "para los -- propietarios de vehículos destinados al transporte o activida-- des comerciales o industriales, tomando en cuenta que los empresarios son los que predominantemente reciben los beneficios lucrativos de la actividad."

Pero este razonamiento, que coincide con argumentos que han originado ciertas novedosas disposiciones en materias como la de trabajo, como en los casos de riesgos profesionales, si bien encierra un gran espíritu de justicia social, me parece -- que quizás no sea en la doctrina de la responsabilidad sin culpa donde deba encontrarse correctamente su justificación.

Recuérdese que todo el desarrollo de la doctrina de la responsabilidad objetiva aplicada a los accidentes de tránsito, implique un cambio en la mentalidad jurídica en las relaciones: responsable del vehículo accidente que causa daños y participación culposa del agente.

De ninguna manera es la capacidad o fuerza económica empresarial la que ha sido determinante para la aceptación conceptual de la responsabilidad objetiva.

La responsabilidad civil sin culpa no puede concebirse si no como aquella que corresponde al responsable del deber absoluto de cuidado de control del automóvil que pierde el control de éste en el sentido de que se causa un daño y resulta, desde ese momento responsable, independientemente del cuidado que haya -- puesto para evitar el daño, o sea, aunque no tenga culpa alguna.

CAPITULO V

EFFECTOS: ASPECTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS DE SU APLICACION.

Los aspectos positivos más relevantes pueden verse así:

1º El establecimiento de la Jurisdicción Especial y la creación de Tribunales adecuados. Esto significó romper definitivamente con la situación anterior de una competencia penal demasiado engorrosa a cargo de Tribunales judiciales generales y una intolerable intromisión de "un "Tribunal" adscrito al Departamento General de Tránsito, con Atribuciones", para resolver cuestiones relativas a reclamos civiles.

2º Normas de procedimiento penal y civil, breves y sencillas. Con ellas se eliminaron inconvenientes tales como la instrucción sin límite de tiempo que existía en el Juicio penal ordinario, la supresión del término probatorio en la fase contradictoria del juicio y así mismo, la supresión de la institución del Jurado. En el aspecto civil se estableció, aunque en forma inconveniente en mi opinión, la conciliación obli

gatoria; se eliminó el traumático requisito de la fianza del juicio civil común; se modificó el carácter y contenido del emplazamiento, estableciendo una comparecencia personal a una audiencia que pretende ser definitiva pues debe comparecerse con todas las pruebas que se tengan; estas medidas, en conjunto han puesto fin en buena parte a la malicia e irresponsabilidad de los litigantes.

3º Ante la falta de una Ley de circulación, proporcionó en cierta medida, una conciencia de los derechos y deberes de los interesados en accidentes de tránsito, que se encontraban anteriormente en una especie de anarquía. El Reglamento General de Tránsito se ha mantenido, por esas cosas de la vida, con una validez absolutamente negada por la Constitución Política. Es a partir de la Ley especial que el perjudicado por un accidente tiene un derecho que reclamar por vía legal a otra persona declarada legalmente responsable.

4º Al establecer una función primordialmente utilitaria, subordinando la definitiva exigencia de la responsabilidad criminal, a la efectiva garantía o pago de las indemnizaciones civiles, se ha conseguido en grado bien importante, solucionar un buen número de reclamos por accidentes de tránsito. La indemnización de las víctimas y perjudicados, se convierte en una especie de excusa absolutoria de la acción penal.

5º Economía tanto en el aspecto procesal como en muchos otros, derivada de la competencia exclusiva y total de Juez de Tránsito para conocer de todos los diferentes trámites penales y civiles, que se traduce en apreciables beneficios, especialmente para las víctimas inocentes.

6º Así mismo se ha desarrollado una especie de confianza por parte de los ciudadanos, en las autoridades judiciales, como instrumentos concretos y reales que puede utilizar en beneficio de sus intereses insatisfechos; propicia la eliminación de sentimientos de frustración o de retorno a la primitiva venganza personal, como medio para reaccionar ante un daño.

7º En resumen, la Ley, aunque con ciertos aspectos negativos se ha convertido en instrumento positivo de la fundamental característica de la coercibilidad, determinante en última instancia de la naturaleza de la norma jurídica y contribuye a mantener o recuperar el orden jurídico.

Lo positivo de la aplicación de la Ley se aprecia más que todo al hacer memoria sobre la situación anterior a su vigencia.

Los efectos negativos más importantes han sido:

1º El carácter eminentemente procesal de la Ley sin que hubiera una legislación especial en materia de tránsito, de

tipo sustantivo o material. Esto significó para el legislador - la inclusión forzada y fuera de técnica jurídica de conceptos como el de la responsabilidad civil sin culpa. La aplicación de sus disposiciones en cuanto a responsabilidad sin culpa ha resultado varia y hasta contradictoria entre los Tribunales.

2º La diversidad de criterios de los diferentes y sucesivos Jueces de Tránsito, sobre varias cuestiones puramente procesales, derivados posiblemente de falta de claridad suficiente. - Especialmente en cuanto:

a) La facultad discrecional del Juez instructor de dejar en libertad al conductor que no huye, previniéndole o no su -- comparecencia al Tribunal.

b) La facultad de ordenar a las autoridades administrativas la requisitoria de los vehículos que son señalados como causantes de un accidente y que han sido retirados por sus conductores;

c) La naturaleza de la orden de comparecencia al Tribunal a quien es mencionado como propietario de un vehículo causante, sobre si es como posible testigos, sospechoso o imputado;

d) La facultad de retener, a la orden del Tribunal o de-- volver de inmediato a sus propietarios, los vehículos intervinientes en el accidente, una vez que se ha cumplido el trámite de la inspección y valúo;

o) En caso de excarcelación provisional, en unos Tribunales se exige únicamente la fianza señalada por el Art.33 y en otros, se exige además fianza de la Haz;

f) La oportunidad inicial y última de mostrarse parte civil dentro del proceso penal;

g) Las facultades o atribuciones que se reconocen a la parte civil dentro del proceso penal.

h) Acerca de los términos de la garantía hipotecaria previa a la excarcelación provisional, en cuanto a favor de quien debe otorgarse; en unos Tribunales se ha exigido que se otorgue a favor del Tribunal, en otros, que se haga a favor del Estado, en otros la exigen a favor del Fisco, etc.;

i) La relación de las disposiciones del derecho procesal común, penal y civil, que exige plena prueba para condenar y - cuando se trata de prueba testimonial, es necesario el testimonio de por lo menos dos testigos fidedignos y sin tacha, y la disposición del Art. 60 de la Ley especial. En unos Tribunales se ha entendido que es una modificación de la regla de procedimiento civil que ordena al Juez que en caso de prueba testimonial opuesta o contraria, producida por ambas partes, se estará al mayor número de testigos, pero ha habido casos en que se ha interpretado como suficiente, para condenar en asuntos -

de tránsito, el testimonio de un sólo testigo;

j) A la forma de considerar el plazo de treinta días, - durante el cual el perjudicado por daños en accidente, que no produce lesiones debe promover la cita a conciliación en algunos tribunales, incluyen en la cuenta el día en que sucede el accidente; en tanto otros no lo incluyen.

3º Durante muchos años de aplicación de esta ley, existió un problema que ocasiones adquiría una gravedad exagerada resultante del hecho de que el Juez de Tránsito nombraba individualmente la persona que en cada caso habría de actuar como perito mecánico, sus honorarios los reclamaba a su antojo a los interesados y llegaba hasta hacer depender la determinación de la cuantía de los daños de acuerdo con la cantidad - que el interesado aceptaba pagar por el dictamen pericial; en otras ocasiones se nombraba como perito a propietarios o personas relacionadas con determinado taller de reparación, quienes hacían depender la cuantía del valor del hecho de que el interesado aceptará o no llevar su vehículo para ser reparado en el taller del perito. Estas situaciones están decididamente anómalas, en gran parte se han solucionado desde que el -- cargo de perito llegó a ser una plaza más del personal del -- Juzgado y sus honorarios son fijos, pagados mensualmente por el gobierno.

4º En algunos casos de accidentes, en que resultan daños personales y materiales, que intervienen vehículos utilizados - por empresas comerciales, industriales o de servicios, y en los que el conductor huye del lugar del accidente, y no se le puede identificar, se presenta el problema, hasta hoy no resuelto correctamente, de que dentro de la instrucción penal para establecer la responsabilidad criminal, no se puede establecer la delincuencia en la medida legal para decretar auto de llamamiento a juicio, por lo que, para los efectos de la acción civil, es necesario decretar auto de sobreseimiento para continuar en juicio civil, pero, el Juez se presenta con el inconveniente de -- que no tiene ni el nombre de un imputado a quien sobreseer; es un caso semejante a las causas criminales del derecho procesal común que se instruyen "sobre averiguar, en las que al concluir se la depuración del informativo, no se sobresea sino que simplemente se archiva. Algunos litigantes o jueces, optan por dar como indiciado a las personas naturales o jurídicas que aparecen como propietarios de los vehículos en las respectivas tarjetas de circulación.

5º Posiblemente, el aspecto más negativo de la aplicación de esta ley, sea el absoluto irrespeto o no cumplimiento de los y términos establecidos para las diferentes fases de los procesos penales y civiles. En los diferentes tribunales de tránsito

no se ha querido o no se ha podido hacer realidad el interés, - del legislador de una administración de justicia pronta y eficaz, en los problemas judiciales, a resultas de accidentes de tránsito entre las desesperantes dilaciones y vacilaciones que ofrece la justicia civil o penal común, y el actuar de los jueces de tránsito, no existe ninguna diferencia apreciable, no obstante tener un instrumento legal procesal diferente que reclama un criterio más dinámico, mas responsable, y más eficiente, de parte del encargado de la aplicación de esta ley especial.

Recuérdese que, en abierta oposición a los propósitos del legislador, por instrucciones de los jueces de tránsito las autoridades administrativas, únicamente les comunican, al momento de ocurrir, los accidentes, que dejan muertos en el lugar; en los demás casos es hasta varios días después que el conocimiento del accidente llega al Tribunal y todas las variadas reglas de la ley, tendientes a que el Juzgador pueda tener una impresión personal de las circunstancias básicas del accidente, se vuelven letra muerta.

La consecuencia más negativa de lo anterior, es que, en gran medida, los resultados de una instrucción penal en asuntos de tránsito, dependen más que nada, de la habilidad y moralidad del litigante a través del uso irrestricto de la prue-

CAPITULO VI

ANALISIS: JUICIO SOBRE EFICACIA Y SUFICIENCIA DE LA LEY ESPECIAL

Sobre la eficacia de la Ley, en general, con lo apuntado anteriormente se puede concluir:

Que ha sido muy eficaz desde el momento que estableció - toda una organización especializada, de organismos y procedi- - mientos estrictamente judiciales, más que todo, en comparación - con la situación anterior a su vigencia.

La Ley en sí, con todos sus pequeños o grandes defectos, es bastante buena y podría estimar que, más o menos, en la mitad de los casos de accidentes, funciona eficazmente.

La misma naturaleza del accidente de tránsito, en cuanto que es un hecho no voluntario, anormalmente generado por una actividad completamente lícita, como es la conducción de un vehículo automotor, hace muchas veces, desde su inicio, muy difícil y hasta imposible la función del Tribunal; es tan frecuente ver como noticia que en la calle x fue muerto a-tropellado por un ve

loz automóvil cuya placa no fue posible identificar, un hombre o un niño.

La excesiva velocidad de los vehículos, el tamaño de los números de las Placas y a veces su mal contraste, son solo dos de varios factores que desgraciadamente hacen realidad la absoluta irresponsabilidad de los conductores y la natural indefensión de las víctimas.

La efectividad de La Ley procesal especial, está por supuesto condicionada, al hecho de que al menos se obtenga el número de la placa del vehículo cuando estos son de uso lucrativo, y al hecho todavía más difícil de que se identifique al conductor de un vehículo de uso particular. Si a esto se añade por ejemplo, el uso de vidrios polarizados, se hace más patente, la dificultad que ofrece a una eficaz aplicación de la Ley.

Pero, para una consideración temporal al menos, la eficacia de la Ley, es bastante desde que establece concretamente la responsabilidad civil por accidentes de tránsito y coloca al causante en una alternativa real de indemnizar o ser demandado judicialmente; es decir, instrumentaliza al perjudicado, proporcionándole un medio legal, civilizado, para reclamar lo que se le debe.

En cuanto a la suficiencia de la Ley, se puede concluir:

Que es decididamente insuficiente; esta insuficiencia puede considerarse un doble aspecto: dentro de sí misma y por la falta de una ley sustantiva o un código general de circulación.

Dentro de sus disposiciones, hay necesidad de hacer cambios, dependiendo la naturaleza y amplitud de éstos, de que se de o no, una Ley General de Circulación.

No está suficientemente claro, si las disposiciones de la Ley, deben aplicarse a vehículos que circulan por carriles o rieles, a vehículos automotores que no estén circulando propiamente en calles o carreteras y caminos, o a vehículos que estén abandonados en vías públicas, etc..

No es suficientemente práctico o realista al plantear la necesidad de identificar la persona del conductor, como único responsable civil en caso de accidentes, de vehículos particulares. Este es uno de los aspectos más desfavorables e insuficientes de esta legislación especial.

No es suficientemente previsor y estricto para exigir y responsabilizar a los funcionarios encargados de su aplicación, el respeto y la observancia de los términos, en su brevedad pretendida. La administración de justicia en materia de tránsito también ha caído en paso de tortuga.

CAPITULO VII

CONCLUSIONES: POSIBILIDAD DE UN NUEVO ENFOQUE DEL PROBLEMA.
BASE CONSTITUCIONAL DE LA NATURALEZA DE LOS -
INTERESES EN CONFLICTO.

Por tradición, se ha reconocido una división de las normas jurídicas, ubicando unas en el llamado derecho público, y otras en el llamado derecho privado.

Para justificar o explicar esa división, han tenido especial importancia, dos teorías: la Romanista o del Interés en -- Juego y la de la Naturaleza de la Relación Jurídica.

La primera encuentra su origen en una sentencia del jurisconsulto romano Ulpiano, según la cual, derecho público es lo que atañe a la cosa pública, y derecho privado el que concierne a la utilidad de los particulares. Según esta apreciación, el carácter del derecho está determinado por el interés que ese

derecho regula o garantiza.

La naturaleza de este interés, puede recaer sobre los - particulares, dentro de un ámbito de sus necesidades privadas, - considerados como individualidades, de tal forma que parece no afectar o depender de la colectividad. Así han sido entendidas las relaciones meramente patrimoniales, las derivadas de contratos como compraventa, arrendamiento, etc... y han sido y son objeto de una regulación que se llama de derecho privado, con existencia normativa en el Código civil.

La Naturaleza del interés, puede recaer sobre personalidades o colectividades generales, como la población o ciudadanía en general, sobre el gobierno y sus diferentes organismos y dependencias, y no parecen implicar afectación concreta sobre personas determinadas, tales como el interés de la defensa nacional los recursos monetarios que el Fisco precisa para los servicios y obras públicas; el interés de las relaciones internacionales, la administración de justicia, etc, que son objeto de regulación llamada de derecho público.

La Segunda teoría sostiene que la diferencia entre derecho público y derecho privado, radica en la índole o naturaleza de las relaciones que los intereses protegidos establecen.

Estas relaciones pueden ser de coordinación cuando los sujetos que regula están en un mismo plano de igualdad jurídica - y de subordinación cuando los sujetos no están en el mismo plano de igualdad.

En las primeras, pueden intervenir, solo sujetos particulares o el estado mismo, pero actuando como ente no soberano; - en las segundas por el contrario interviene el estado como ente soberano, imponiendo su acción a los particulares como expresión legítima de su imperio.

Más, ante estas opiniones justificativas de esta clasificación más o menos arbitraria, y más o menos utilitaria, se opone la llamada teoría del derecho indivisible, con autores como Duguit, Korkounov a la cabeza, niegan toda validez a las diferenciaciones basadas en los intereses en juego a las relaciones jurídicas.

Es innegable que; en su tiempo, pueden haber sido consecuentes tales diferenciaciones, pero actualmente la profunda -- transformación de la vida jurídica, se manifiesta en las legislaciones y en las relaciones del derecho público y derecho privado; se manifiestan como fenómeno de penetración recíproca.

Llevado a sus últimas consecuencias el actual principio de la solidaridad humana, a penas puede concebirse la idea de un interés privado ajeno al interés público, y con el principio de -

la soberanía popular, el poder reside en el pueblo, los gobernantes, apenas puede concebirse una relación jurídica que a la vez no implique coordinación y subordinación recíproca.

En nuestro ambiente, aún en una relación tan privada y -- hasta en cierto modo confidencial, como un préstamo o mutuo con interés, ya no podría negarse el interés social o público, en la conveniencia de mantener un buen crédito en los diferentes estratos o grupos sociales.

En relación a los intereses perjudicados por accidentes de tránsito hay que recordar que son de tres clases, por lo menos: el interés que resulta de los daños personales, lesiones o muerte, que se traduce en el derecho punitivo del Estado, y que puede igualmente ser ejercido -- además -- por el particular ofendido acción penal.

El interés de las consecuencias patrimoniales, de los daños personales dichos, y de los daños materiales, resultantes -- del delito de imprudencia en accidente de tránsito, que significa la necesidad de resarcir daños y perjuicios privados, de particulares, pero en virtud de ser provenientes de un delito, la ofensa se considera hecha al grupo social, a tal grado que la acción civil ha sido confiada en su ejercicio al ministerio público, a través de la Fiscalía General de la República.

El interes de las consecuencias dañosas del accidente de tránsito que sólo produce daños materiales, solo presenta una -afección particular por recaer sobre objetos o cosas de propiedad privada; parece representar, solo un problema personal del perjudicado al que hay que dejar que se las arregle sólo, brindándole los instrumentos legales para hacerlo.

Pero, resulta que, según la Constitución Política, que practicamente tiene más de treinta años de vigencia "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.", y por otra parte, " se reconoce y garantiza la propiedad privada en función social". Art.2 y 137 C. P.

Lo anterior significa que hay un interés constitucional, por los derechos fundamentales de los habitantes, que responsabilizan expresamente al estado por la garantía de su protección y cumplimiento.

Al atribuir una función social a la propiedad privada, - ésta al mismo tiempo que deja de ser el derecho egoísta, exclusivo y excluyente del Derecho Romano Francés, también deja de representar un interés aislado, individualista y que debe quedar - al cuidado limitado del propietario. Si se garantiza la propiedad

privada en cuanto su ejercicio signifique un beneficio colectivo, también debe haber un interés público, en protegerla.

Siendo los accidentes de tránsito, producto casi inevitable de una actividad esencial para el desarrollo de la economía social e individual, como es la circulación masiva y el transporte de personas y cosas, los daños privados que ocasionen, deben ser considerados como un mal colectivo, no sólo porque al fin y al cabo cada vehículo dañado, que es necesario reparar o sustituir significa incremento de gastos en el exterior, por los repuestos o unidades nuevas, que bienen a ser divisas en fuga, sino también por el concepto fundamental de solidaridad humana, del que ya casi no puede sustraerse ninguna relación jurídica en la actualidad.

Los daños y perjuicios ocasionados por los cada vez más frecuentes accidentes de tránsito, deben dejar de ser vistos, aún cuando sean materiales y el accidente no constituye delito, como verdaderos intereses privados y particulares y al contrario deben recibir su atención como problemas que en una u otra forma interesan a toda la colectividad.

De aquí puede sacarse una conclusión que considero muy importante: si bien la participación en un accidente es, por lo general totalmente involuntaria una vez ocurrido, la actitud vi-

irresponsable de retirarse en huida ya no es involuntaria ni exenta de malicia; toda la comprensión que puede haber hacia a un motorista que desgraciadamente o aún imprudentemente, se ve envuelto en un problema por un accidente, debe ser totalmente ajena al que cobardemente e irresponsablemente se retira del lugar de un accidente. Aquella conducta que lleva al accidente es una cosa totalmente comprensible, pero esta de huir es otra muy diferente que debe merecer un severo reproche de la sociedad afectada.

Concluyó pensando que el problema de los daños resultantes en accidentes de tránsito, deben dejar de ser considerados como cuestiones privadas y personales de los afectados; si bien cada vehículo dañado o destruido es propiedad privada de alguien en suma es una propiedad de la colectividad que contribuye al bienestar y progreso de todos, y las pérdidas son en definitiva comunes; debe reconocerse que el interés en juego es público, como lo es la relación de trabajo, las relaciones industriales, etc.

Apoyado en la garantía constitucional el legislador puede afrontar con más decisión severidad y responsabilidad, este tipo de situaciones conflictivas derivadas de los accidentes ocurridos con ocasión de la circulación masiva de toda clase de vehículos de nuestros.

CAPITULO VIII

RECOMENDACIONES.

1a. Es absolutamente necesario decretar una Ley general o Código de Circulación. El país carece de legislación sustantiva que establezca normas relativas a la regulación de una actividad tan importante como la circulación o tráfico. Las disposiciones del mal llamado Reglamento General de Tránsito, además de anacrónicas, en su fuente carecen de legitimidad por haber sido decretadas por el Poder Ejecutivo fuera de sus atribuciones constitucionales.

En este ordenamiento legal es indispensable incluir como principios básicos;

a) El que adquiere un automóvil o vehículo automotor terrestre en general, por ese sólo hecho debe de saberse responsable civilmente de los daños que ocasione el mismo, sin perjuicio de relaciones que puedan establecerse entre él como propietario y un eventual conductor.

Esta disposición estaría fundada en el deber absoluto de -- cuidado que debe tener el que adquiere un objeto potencialmente dañoso; más no debe hacerse diferenciación con base al uso lucrativo o no del vehículo, o sea que esa responsabilidad para los -- propietarios debe incluirlos a todos y no sólo a los que se utilizan por empresas comerciales o industriales.

Dentro de la moderna teoría de la responsabilidad objetiva o sin culpa sólo debe haber exclusión de responsabilidad en los casos de culpa de la víctima y caso fortuito independiente de -- defectos del vehículo.

El potencial perjudicado, debe estar protegido con la garantía de que con sólo identificar por el número de la placa el vehículo causante, él será debidamente indemnizado, sin verse en -- la casi imposible obligación de probar en la medida legal la identidad del conductor.

b) Al ocurrir un accidente de tránsito, si el conductor del vehículo causante huye del lugar para evitar su identificación -- al conocerse el número de placas del vehículo sin perjuicio de la obligación de indemnizar debe señalarse una sanción de tipo económico a cargo del propietario sino se conoce al conductor que puede variar entre doscientos colones y diez mil colones según la grave-

dad del accidente y/o la capacidad económica del sancionado.

c) Reconocer la igualdad del interés en prevenir o resarcir los daños y perjuicios causados por accidentes de tránsito, con el mismo derecho al trabajo que tienen los conductores profesionales o comerciales. Un trabajador del volante debe de tener conciencia que tan importante es la protección de su trabajo como la protección de las personas y bienes que pueden ser afectados por su trabajo realizado imprudentemente.

De manera que si por su conducción imprudente o temeraria, como es tan frecuente en el país, causa daños de cierta gravedad pueda ser impedido o incapacitado, para seguir trabajando ya sea temporal o definitivamente, el legislador debe actuar con verdadera responsabilidad y afrontar este problema que es uno de los más graves. Los accidentes causados por motoristas de autobuses, camiones y taxis, han llegado a constituir una amenaza pública de caracteres verdaderamente alarmantes.

d) Normas que regulen la actividad administrativa encargada del aprendizaje de la extensión y control de las licencias para conducir que establezcan sistemas hasta donde sea posible de carácter objetivo o se de valoración o supervisión que pueda ser apreciada con cierta publicidad. Para nadie es un secreto -- que en la actualidad, la obtención de una licencia ya sea parti

cular o de oficio, es un sólo problema de dinero. Hay una responsabilidad criminal innegable en permitir la continuación de este esquema real que se da en el país. Al aspirante a motorista debe facilitársele y exigírsele un aprendizaje integral, responsable y suficiente, no sólo en la actividad meramente mecánica de poner en marcha y de conducir un vehículo, sino que más que todo, debe preparársele física y psicológicamente para integrarse a la circulación masiva, en la cual si bien es importante, la habilidad para manejar, lo es todavía más el respeto al derecho de vía ajeno. Es más importante, la educación y sentido de respeto que la habilidad al volante.

e) Establecer un seguro obligatorio para todo propietario de vehículo y para todo titular de Licencia de conducir, en forma tal, que el hecho de asegurar la indemnización de las víctimas de ninguna manera estimule a los responsables por saberse asegurado. Bien puede lograrse por ejemplo, estableciendo el seguro de daños que provengan de accidentes, pero dejando otro tipo de sanciones para los responsables.

Por otra parte, para mientras este en vigencia únicamente la ley actual, me parece razonable recomendar:

Que pensando en hacer reales los buenos propósitos de la Ley en cuanto a la brevedad y sencillez de los trámites especiales, bien podría realizarse una especie de seminario o reunión entre todos los funcionarios interesados, para examinar con sencillez, pero con honestidad y responsabilidad, hasta donde es imposible o no, respetar los plazos señalados para las diferentes fases del proceso penal y del civil.

Asimismo, podría realizarse ese tipo de consultas, para vez hasta donde es posible uniformar la diversidad de criterios que actualmente existe entre los diferentes jueces; una cosa semejante, se hace con notable éxito entre los señores Registradores de la Propiedad Raíz. Se plantean los diferentes problemas o casos curiosos con que cada uno se enfrenta, se discute, se analiza y se toman decisiones sobre la forma en que, en lo sucesivo se deben resolver.