



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

Rector:

Dr. JUAN ALLWOOD PAREDES

Secretario General:

Dr. MANUEL ATILIO HASBUN

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

Decano:

Dr. LUIS DOMINGUEZ PARADA

Secretario:

Dr. PEDRO FRANCISCO VANEGAS CABAÑAS

388.314
1652
1974
F. I. C. S.
E. 1

063583

TRIBUNALES EXAMINADORES

PRIVADO SOBRE MATERIAS PROCESALES Y LEYES ADMINISTRATIVAS

PRESIDENTE: Dr. Carlos Alfredo Ramos Contreras

PRIMER VOCAL: Dr. Héctor Mauricio Arce Gutiérrez

SEGUNDO VOCAL: Dr. Miguel Angel Gómez

PRIVADO SOBRE MATERIAS CIVILES PENALES Y MERCANTILES

PRESIDENTE: Dr. José Napoleón Rodríguez Ruíz

PRIMER VOCAL: Dr. Joaquín Figueroa Villalta

SEGUNDO VOCAL: Dr. Enrique Eduardo Campos

PRIVADO SOBRE CIENCIAS SOCIALES, CONSTITUCION Y LEGISLACION LABORAL.

PRESIDENTE: Dr. Francisco Bertrand Galindo

PRIMER VOCAL: Dr. Ronoldy Valencia Uribe

SEGUNDO VOCAL: Dr. Mario Antonio Solano

TRIBUNAL EXAMINADOR DE TESIS

PRESIDENTE: Dr. Arturo Argumedo. h .

PRIMER VOCAL: Dr. Roberto Oliva

SEGUNDO VOCAL: Dr. Juan Portillo Hidalgo

D E D I C A T O R I A

A LOS MIOS:

A LA MEMORIA DE MI MADRE: Victoria Romero
A MI PADRE : Salvador Iraheta
A MI ESPOSA : Leyden Santos de Iraheta
A MIS HIJOS : Salvador y Leyden Victoria Iraheta S.
A MIS HERMANOS
A MIS PROFESORES Y AMIGOS.

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y
CIENCIAS SOCIALES.

" ESTUDIO JURIDICO ADMINISTRATIVO DE LA LEY DE
PROCEDIMIENTOS ESPECIALES SOBRE ACCIDENTES DE
TRANSITO".

TESIS DOCTORAL PRESENTADA POR:

Salvador Iraheta Romero.

San Salvador - El Salvador - Centro América.

Mayo de 1974.



I N D I C E

CAPITULO I

Necesidad de Adecuar la Ley a la Práctica

CAPITULO II

Jurisdicción y Alcances de la Ley.

CAPITULO III

La Responsabilidad sin Culpa.

CAPITULO IV

Las Acciones Resultantes de un Accidente de Tránsito.

CAPITULO V

Aspectos Procesales Penales

- a) Instrucciones
- b) Intervención Administrativa
- c) Juicio Oral y Público
- d) Sentencia Definitiva

CAPITULO VI

La Excarcelación

CAPITULO VII

Libertad Condicional del Reo y Remisión Condicional de la Pena.

CAPITULO VIII

Aspectos Procesales Civiles

- a) Responsabilidad Solidaria
- b) Registro de Matriculas de Vehículos
- c) Registro de Fiadores y Aseguradores

CAPITULO IX

La Apelación

CAPITULO X

Conclusiones y Sugerencias.

" MI CONCIENCIA ES MI PENSAMIENTO Y EN ESTA CONCIENCIA
MIA, NO FIGURA OTRO ELEMENTO DISTINTO A MI YO".

(Descartes, Meditaciones Metafísicas II y III)

I N T R O D U C C I O N

Consciente de que en los actuales momentos es un verdadero problema el tránsito terrestre, dado el incremento de la circulación de vehículos y la frecuente irresponsabilidad de los conductores en no respetar las disposiciones reglamentarias del Departamento General de Tránsito, que dicho sea de paso no está al par con las necesidades actuales, es interesante hacer un análisis de la etiología de los accidentes; para ello es preciso buscar las raíces, sopesar las consecuencias y exponer un sistema preventivo para disminuir los innumerables accidentes que a diario ocurren. Además, debe buscarse un método de mayor eficacia legal, ya que la Ley que se comenta contiene muchas incongruencias, vacíos y hasta derogaciones tácitas, por lo que algunas veces a los Jueces de Tránsito se les hace difícil su aplicación.

En las ciudades principalmente, la verdadera causa de muchos accidentes se halla en lo complicado y tedioso del sistema del tránsito. Los encargados de investigar accidentes buscarán los motivos y los apreciarán desde sus puntos de vista personal; así, los Técnicos en la circulación constatarán una falta de conocimiento de la reglamentación del Tránsito Terrestre; los Sicólogos determinarán acumulación del sentimiento agresivo, dado por la fatiga con que laboran; los Técnicos en el Transporte y frecuencias en la Circulación se referirán a las defi-

ciencias en los vehículos y en las vías de acceso... etc. Es decir, que cada uno propondrá una intensificación en su especialidad como solución al problema de los accidentes; y si agregamos a esto una legislación inadecuada a la realidad social en que nos desenvolvemos, concluiremos que a eso se debe en parte a que las actuaciones de los Tribunales de Tránsito no sean uniformes en cuanto a su procedimiento. Por lo tanto, es de imperiosa necesidad armonizar la Ley con la práctica de los Tribunales, que debe estar ligada con la interpretación y valoración de la prueba conforme la sana crítica.

Al final expongo cuadros estadísticos de vehículos en circulación, de accidentes y de personas fallecidas en el año de 1972 y de los tres primeros meses del año próximo pasado.

Tales gráficas ilustrativas demuestran objetivamente la cuantiosa producción de hechos perjudiciales a la integridad física de las personas y los daños a la propiedad, originados por la negligencia, la imprevisión y la impericia en el manejo de vehículos automotores.

Ante una situación tan grave como la que se plantea, no queda menos que agotar todos los medios lícitos aconsejables a fin de reducir tales problemas a su mínima expresión.

CAPITULO I

NECESIDAD DE ADECUAR LA LEY A LA PRACTICA

Si examinamos la etiología de los accidentes de tránsito, basados en las circunstancias personalísimas de los conductores de vehículos, se evidencia que gran parte de los accidentes coinciden con estados afectivos, de anormalidad psíquica transitoria, producidos por problemas personales, ya de índole moral o material.

Por regla general el conductor profesional de vehículos, dado su escaso nivel cultural y cívico, asume una actitud de indiferencia ante los peligros que afronta diariamente; aunque, algunas veces, tanto el peatón como el conductor creen que tienen el derecho de preferencia y ello puede ser también una de las principales causas de la frecuencia de los accidentes de tránsito.

Muchos accidentes son también debidos a la insensibilización inconsciente de las reacciones nerviosas del conductor, por lo que a los conductores de toda clase debería exigírseles para la obtención de sus licencias, la concurrencia de condiciones de carácter fisiológico y psicológico, entre las que podemos mencionar el buen desarrollo y fuerza muscular, integridad sensorial, especialmente de la vista y oídos, y más que todo un alto sentido de responsabilidad social.

En el campo de las condiciones psicológicas es preciso estar bien dotado de condiciones y capacidades sensomotoras de atención sostenida, reacción rápida y sentido de apreciación de distancias y velocidades.

La Ley vigente llamada LEY DE PROCEDIMIENTOS ESPECIALES SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO, fue aprobada por Decreto Legislativo número 420 de fecha 10. de septiembre de 1967 y entró en vigencia el 10. de enero de 1968.

En los considerandos de dicha ley se manifiesta: "Que es notorio el aumento de accidentes de tránsito terrestre"; esto nadie lo ignora y la realidad es que, dadas las facilidades que dan las casas distribuidoras de automóviles para adquirirlos y el incremento consecuente de la circulación, han creado la necesidad de una nueva reglamentación del tránsito terrestre. Hasta hoy no se han obtenido innovaciones notorias en este campo y tomando en cuenta que el orden y la seguridad constituyen una condición vital para el desarrollo de los fines de la sociedad, resulta imperiosa la necesidad de la elaboración de esas regulaciones. Pero se necesitan leyes que traduzcan la realidad actual del tráfico terrestre salvadoreño, para que puedan lograrse resultados positivos.

Si consideramos que el aumento de vehículos en circulación es de un promedio de 20 diarios, en sus distintos tipos, a tal grado que en la actualidad se encuentran circulando 95,000 vehículos de todas las

clases y que hay un crecimiento promedio por año de 7,200 vehículos, se puede asegurar que tienden a aumentar en progresión acelerada y sería necesario restringirla o ampliar el sistema vial. Para tal fin, se deberían crear nuevas vías de acceso y de retorno, prohibirse estacionamiento en vías primarias o de mayor circulación y utilizarse otros medios adecuados, pues habrá un momento en que el factor fijo o sea la superficie terrestre, no podrá dar cabida a todos los vehículos en circulación y tendrá que dificultarse aún más el tránsito por vía terrestre.

Se dice también en los mismos considerandos, "Que en la legislación vigente, no existen procedimientos breves y sencillos que hagan posible la eficacia del ejercicio de las acciones". Se puede manifestar con certeza que no hay procedimientos breves, ni mucho menos sencillos, pues en la práctica hasta se hace ineficaz el ejercicio de las acciones por cuanto se presta para maniobras fraudulentas, cosa que se ha generalizado en el quehacer de los Tribunales de Tránsito y que entorpece la buena administración de Justicia.

Con mucha frecuencia se ha estimado que las principales causas que originan accidentes de tránsito son la excesiva velocidad y el alcohol; pero, la realidad es que en nuestro medio, pesa mucho la irresponsabilidad de los conductores de vehículos destinados al transporte colec-

tivo o individual de personas, o sea, el que se realiza por medio de los buses y los taxis, como también los destinados al transporte de carga, todos ellos se constituyen en una amenaza para los peatones, como para los demás conductores de vehículos pequeños por el poco respeto que le guardan a la señalización de Tránsito, o a lo estipulado en el Reglamento General de Tránsito. Este a estas alturas, es inoperante, porque conserva la antiquísima Regulación de Señales y Signos de los Agentes y no contiene lo que modernamente podríamos llamar Sistemas adecuados de la Señalización Vial, Semaforización Sincronizada, accionada por medio de Computadoras o, aunque sea, simplemente Sincronizadas.

Establecido por lo tanto, que ninguno de los considerandos expuestos por los Legisladores de la ley que nos ocupa, se apegan a la realidad en el campo de la práctica se demuestra que quienes elaboraron esta Ley desconocían por completo la realidad del Tránsito Terrestre Salvadoreño.

Es decir que esta Ley tiene defecto de técnica en su elaboración y a eso se deben las muchas incongruencias y oposiciones que en ella se encuentran. Es necesario buscar el remedio, pues el Tránsito Terrestre, aún en los países desarrollados en donde la Reglamentación de circulación de vehículos y las leyes del Tránsito Terrestre son más eficientes, por lo general siempre existen yerros; pero en nuestro medio

son aún más palpables, tanto por el desorden en la circulación y falta de zonas peatonales como por las incongruencias de la Ley en vigencia; y, si no se hace una revisión completa de la Ley, al menos debe recurrirse a buscar en el Juez de Tránsito el razonamiento justo y libre de toda pasión y que se funda ante todo en su experiencia al impartir justicia.

CAPITULO II

JURISDICCION Y ALCANCES DE LA LEY

Etimológicamente la palabra Jurisdicción, significa decir o declarar el Derecho. Desde el punto de vista más general, la Jurisdicción hace referencia al Poder del Estado de impartir Justicia por medio de los Tribunales, en los asuntos que llegan a su conocimiento.

CARAVANTES, al referirse a la Jurisdicción expone: "La palabra Jurisdicción se forma de Jus y dicere, aplicar o declarar un Derecho, por lo que se dice; jurisdictio o jure dicendo. Es pues la Jurisdicción, la potestad pública de conocer de los asuntos civiles y de las criminales o de sentenciarlos con arreglo a las leyes". (1)

(1) Diccionario de Derecho Procesal Civil "Eduardo Pallares"
3a. Edición 1960- Pág. 442.

Los jurisconsultos clásicos, enunciaban las siguientes clases de jurisdicción: Contenciosa, voluntaria, eclesiástica, secular, judicial, administrativa, común u ordinaria, especial o privilegiada, forzosa o prorrogada, delegada, retenida, acumulativa y privativa en primer grado y en segundo grado, territorial, mercantil, militar, etc.

COMPETENCIA

Es una parte de jurisdicción que se atribuye a los Tribunales que pertenecen al mismo orden jurisdiccional. Se distingue por lo tanto de la jurisdicción como el todo se distingue de la parte.

CHIOVENDA, lo define: "Como el conjunto de las causas en que con arreglo a la ley, puede un Juez ejercer su jurisdicción y la facultad de ejercerla dentro de los límites en que le esté atribuida". (2)

La Competencia se determina:

- a) Por razón del territorio
- b) Por razón de la cuantía del litigio
- c) Por razón de la función
- d) Por razón de la materia.

Los Tribunales de Tránsito, son órganos Jurisdiccionales de competencia especial, para deducir las responsabilidades de quienes in-

(2) Diccionario de Derecho Procesal Civil "Eduardo Pallares"
3a. Edición 1960- Pág. 149.

tervienen en accidentes de Tránsito Terrestre o sea que los Tribunales de Tránsito tienen competencia exclusiva para conocer de determinado negocio, sin que haya otros Tribunales que tengan igual competencia.

En la actualidad, el primer elemento que tiene conocimiento de un accidente de tránsito, es la Policía de Tránsito, ya sea que resulten solamente daños materiales o hayan muertos y/o lesionados, en este último caso la Policía dará cuenta inmediatamente al Juez competente, quien será el Órgano Jurisdiccional competente especial para deducir las responsabilidades de quienes intervienen en los accidentes de tránsito terrestre; pero surge la pregunta: ¿Que función realizan la Sección Jurídica del Departamento General de Tránsito y los llamados Juzgados Especiales de Policía de Tránsito, cuando intervienen en arreglos convencionales con las partes que han participado en accidentes?.

Hasta el 31 de diciembre de 1967, cuando ocurría un accidente de tránsito, del cual solamente resultaban daños materiales, se recurría al señor Juez Especial de Tránsito en la Policía Nacional, quien después de una inspección en el lugar del accidente o con la sola lectura de la inspección realizada por la Policía de Tránsito, dictaba la resolución correspondiente.

A partir de la vigencia de la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito: "El conocimiento de las acciones para dedu-

cir responsabilidades Penales y Civiles en caso de accidentes de Tránsito Terrestre ocasionados por toda clase de vehículos, serán de competencia de los Tribunales de Tránsito". En el Art. 39 se habla de que "ocurrido un accidente en el que sólo resultaren daños materiales, los interesados podrán comparecer ante cualquier Juez de Paz o Notario a efecto de consignar en un acta las estipulaciones en que hubieren convenido sobre la reparación de los daños". En relación con el Art. 40 que dice: "Si no existiera el acuerdo a que se refiere el Artículo anterior, dentro de los treinta días de ocurrido el accidente, la parte perjudicada pedirá al Juez de Tránsito competente que cite a conciliación a las personas que fueren responsables, como acto previo a la iniciación del Juicio correspondiente". Como puede apreciarse, la Ley habla de daños materiales en general y no establece ninguna cuantía de los daños, es decir que el Juez de Tránsito es el competente para conocer en casos de accidente cualquiera que sea el valor o cuantía de los daños ocasionados, pero ¿Y la respuesta a la interrogante anteriormente planteada? ¿No acaso celebran Conciliaciones en la Sección Jurídica cuando solamente resultan daños materiales y algunas veces cuando hay lesionados?. Resulta contradictorio, que a estas alturas, se citen a conciliación a los supuestos responsables, para dirimir sus diferencias en dichas dependencias; y, eso se debe en parte dado a que los funcionarios que ejercen la Asesoría Jurídica se olviden de su profesión y se institucionalizan por su

propia iniciativa, aún cuando los Jefes recomiendan actuaciones enmarcadas dentro de la Ley. Con actitudes como las indicadas se desnaturaliza la Ley, se violentan sus procedimientos y además se ocasiona confusión en los sectores interesados en resolver los problemas de tránsito. Esta nueva Ley, dejó al Departamento General de Tránsito, como ejecutor de las sanciones impuestas por los Jueces de Tránsito y para hacer efectivos por sus propios medios las providencias contra infracciones al Reglamento General de Tránsito.

En el 2o. inciso del Art. 1o. de la Ley de la materia se estableció la denominación y el asiento de los Tribunales de Tránsito que en la actualidad son: uno en Santa Ana, uno en San Miguel y tres en San Salvador. *y Sonsonate. (11 cabeceras de departamentos)*

El inciso 3o. del citado Artículo faculta el establecimiento de nuevos Juzgados de Tránsito a lo cual ya se dió aplicación al crearse el Juzgado 3o. de Tránsito de este Distrito Judicial.

El Art. 2o. manifiesta: "Que los Jueces conocerán a prevención" o sea la anticipación con que un Juez conoce de un juicio determinado o de ciertas actuaciones judiciales, para cuyo conocimiento es Juez Competente, lo mismo que los otros Jueces de igual jurisdicción y categoría. Por virtud de la prevención el Juez debería hacer suyo el juicio o diligencias que se le remite de otro Tribunal en donde se han ins -

truido las primeras diligencias y tendrían que excluir a los demás Jueces que de él pudieran conocer, aún cuando no estuviere de turno. Llamase prevención, porque al remitirle dichas diligencias, conoce antes que otros, solicitando su preferencia para el logro de instruir el proceso y por la antelación de su asistencia, lo consigue aquel que primero tiene conocimiento.

En la práctica el principio de conocer a prevención en los Juzgados de Tránsito de este Distrito Judicial, no tiene aplicación, porque cuando les llegan diligencias de un Tribunal de su correspondiente jurisdicción territorial, si ese Juzgado no estuvo de turno en la fecha en que sucedió el accidente, lo remite al que lo estuvo; y, por lo tanto, conoce quien estuvo de turno cuando sucedió el accidente y no el Tribunal que primeramente lo recibe.

CAPITULO III

LA RESPONSABILIDAD SIN CULPA

Se dice que por el año de 1919 se escribió en una forma tímida el primer comentario sobre la Responsabilidad sin Culpa, se hizo una proposición insólita al exponer esa doctrina; pero era necesario considerarla. Los conceptos tradicionales exponían indisolublemente responsa-

bilidad y culpa. La ruptura con el planteamiento tradicional, al exponerse la Responsabilidad sin culpa y extenderla en todo su significado jurídico, constituía una novedad.

La aplicación de este método a la idea de responsabilidad Civil tuvo como resultado, la apreciación de dos categorías: un elemento externo que hacía consistir la relación del agente con el daño causado y otro elemento interno identificado con la culpa.

El elemento externo se proyecta sobre las cosas, está fuera del hombre en relación con el mundo exterior, es una forma de causalidad física. El elemento interno se proyecta sobre el hombre, atiende a su ánimo, a su voluntad, a su obrar.

Hay dos clases de responsabilidad; una fundada en la negligencia simple y otra que se hace derivar de la negligencia sin culpa; las dos proceden de la negligencia.

La responsabilidad por negligencia simple es consecuencia de una conducta reprobable por falta de previsión. El hecho pudo ser previsto y evitado, se proyecta generalmente sobre hechos aislados de la conducta humana. El deber de reparación es exigible en cuanto tiene lugar la prueba de la negligencia.

omisión de cuidado
Impudencia - acción

La Responsabilidad sin Culpa es consecuencia de una conducta legal. El hecho está previsto pero es inevitable.

La Responsabilidad Sin Culpa se proyecta al propietario por su condición de dueño, prescindiendo de toda otra circunstancia.

La Atribución de Responsabilidad es consecuencia de la consideración de que es justo que sufra la pérdida, quien al ser dueño recibe el provecho de la actividad dañosa.

La responsabilidad se contempla por primera vez en su objetividad, de la que su dueño es proyección personal, capaz de atraer sobre sí los posibles resultados dañosos de la actividad.

El dueño es responsable no por razón de negligencia en la vigilancia o en la elección, sino por la sola circunstancia objetiva del dominio que le corresponde sobre estructura material en que la cosa consiste.

Esta innovación de la Responsabilidad sin Culpa turbó teóricamente el insistente recuerdo del Derecho Romano, considerado en su individualismo en la Ley Aquiliana.

Esta clase de responsabilidad en los daños causados por animales, está reconocida desde la antigüedad por todos los ordenamientos legales, todos los sistemas han guardado una misma actitud de incondicional acep-

tación, pero es necesario hacer ver que esta aceptación no tiene ningún punto de contacto con la responsabilidad exigible en los daños causados por las cosas, un automóvil es una cosa, un vehículo en movimiento es una cosa accionada por la mano del hombre, como cosa sujeta al impulso humano, es fuente de responsabilidad, luego por el hecho exclusivo de ser dueño o propietario de una empresa comercial, Industrial o de Servicio, se exige también el concurso de la culpa imputable al dueño de la máquina para que sea exigible la responsabilidad, ya que éste obtiene beneficios y el conductor corre riesgos en el ejercicio de su trabajo y es justificable que este riesgo alcance al empresario, por cuanto es falta de equidad que sólo obtenga beneficios sin correr ningún riesgo; o sea que ésta doctrina es basada fundamental en la teoría de los riesgos, es decir que debe responder del daño la persona que en el ejercicio de una actividad crea un riesgo para los demás, independientemente de si hubo o no culpa de su parte.

Consiste esta teoría en declarar responsable al dueño de un vehículo, de todo daño que resulte en un accidente de tránsito. Es suficiente que sobrevenga el perjuicio para que haya lugar a la reparación o a la indemnización, en virtud del principio objetivo de que el empresario no pueda disculparse de las consecuencias de un hecho cierto y real que produjo, un daño, cuando trabajaba para su provecho en una actividad lucrativa y peligrosa.

Los inspiradores de la teoría del riesgo buscaban con su tésis defender al conductor, que no por culpa de su patrono, sino por el funcionamiento mismo del automóvil, era víctima de un accidente y que la responsabilidad no recayera únicamente en su contra, sino que se exigiera el concurso de la culpa imputable al dueño de la máquina.

Esta doctrina tiene por finalidad, la de proteger a la víctima contra la insolvencia del agente. La finalidad de protección se vuelve más importante que la responsabilidad misma.

El Dr. José Luis Heredero en su obra "La Responsabilidad Sin Culpa" comenta: "De no haber sido posible asegurar la responsabilidad por culpa, la Jurisprudencia de la mayoría de los países no habrían podido extender esta responsabilidad a la conducta no culpable. Esto explica que, el sólo hecho de negarse a contratar un seguro, haya sido visto como causa de responsabilidad". (3)

Colegimos de esto que si es necesario el seguro para la responsabilidad por culpa, se es de imperiosa necesidad el establecimiento de un seguro obligatorio para la aplicación de la doctrina de la responsabilidad sin culpa; pues el desenvolvimiento del seguro está creando una situación de mucha trascendencia y el interés que el Ministerio Público

(3) "La Responsabilidad Sin Culpa en la Ley de uso y circulación de vehículos a motor".Capítulo XVI, Pág. 149- Ediciones NAUTA S.A. 1964.

o el Acusador particular tiene de la idea de la responsabilidad, se desvanece ante el seguro que garantiza el daño y cuanto mayor es la obligatoriedad del seguro y más amplia y eficaz la garantía de su cobertura, la responsabilidad se vuelve más intrascendente.

La Responsabilidad Sin Culpa, ha sido propuesta en algunas legislaciones para los accidentes de tránsito y no ha prosperado en toda la amplitud jurídica que le dieron sus iniciadores, algunos autores argumentan: "Que las leyes que han recibido su inspiración en esta doctrina impera más que la juricidad de la teoría, un sentimiento generoso de humanidad, ante la disyuntiva de quién debe soportar el perjuicio: si el trabajador asalariado o el empresario poderoso". (4)

Otros exponen: "Que el presunto responsable no tiene que justificar haber obrado con previsión, prudencia o pericia para obtener una sentencia favorable, ya que el Ministerio Público o acusador privado en su caso, es a quien corresponde la demostración plena de la imprudencia del conductor procesado. Algunas legislaciones extranjeras han adoptado estos principios, llevados incluso a extremos tan radicales, que admiten la teoría de la Responsabilidad Sin Culpa". (5)

En la ley en comento el Art. 3o. establece la Responsabilidad sin Culpa y en lo personal no lo considero un acierto como lo han manifes-

(4) Nociones de Responsabilidad Civil (Contractual y delictuosa)
Rafaél Durán Trujillo - 2a. Edic. pág. 192. TEMIS, Bogotá 1957.

(5) Defensa y Responsabilidad en el Accidente de Automóvil pág. 151
2a. Edición 1956 - José Belmonte Díaz y Luís Belmonte Díaz.

tado algunos expositores salvadoreños, por cuanto esta clase de doctrina es adecuada a los países que exigen de las empresas de transporte de personas ya sea individual o colectivo, o transporte de carga, un seguro obligatorio y la educación o cultura de sus conductores se adapta a los hechos sociales o al proceso de influjo de sus agrupaciones Sindicales; pero sucede que en nuestro medio, la realidad social es diferente y la irresponsabilidad de los conductores ha hecho poner en situación de quiebra a algunas empresas de transporte colectivo e individual de personas o sea a las empresas de Buses y de Taxis, ya por la falta de consideración para el empresario o por el poco respeto a las normas reglamentarias del tránsito terrestre. Anteriormente a los conductores de oficio les amparaba una fianza por valor de ₡ 200.00 para responder por daños materiales ante el Departamento General de Tránsito, aunque algunas veces no se alcanzaba a cubrir el costo de los daños; pero lo cierto era que se aliviaba en parte. En la actualidad o sea a partir del 10. de junio de 1970 en que entró en vigencia el Decreto 672, publicado en el Diario Oficial el 22 de mayo del mismo año, para calmar los ánimos de Sindicatos de Automovilistas, como una desafortunada medida política, se suprimió la fianza que amparaba a licencias de los conductores de oficio, la mayor parte de los conductores comprendió posteriormente que aquella medida no les reportaba ningún beneficio y que si se hizo así fue para congraciarse con ellos y la realidad es que fue un

mal paso político en menoscabo de sus intereses pecuniarios y que en lugar de beneficiar los perjudicó, porque el conductor de oficio por lo general siempre manifiesta: no tener la culpa o no tener con qué pagar, volviéndose gravosa la situación para la persona que recibe el daño, como para el empresario, por la situación de la responsabilidad solidaria.

Esta doctrina, nuestra legislación la tiene en el Derecho Laboral, en **materia** de Riesgos Profesionales, pero la situación aquí me parece bastante diferente, porque el riesgo y las consecuencias los corre el propio trabajador en el lugar donde trabaja o sea que se entiende por Riesgos profesionales, los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales y en el nuevo Código también las diferentes situaciones consideradas como accidentes de trabajo en el Art. 317, numeral 1,2,3 y 4 del C. de T. En el caso del conductor, este corre el riesgo en el ejercicio de su trabajo, pero el resultado o daño lo recibe otra persona aunque sobre él recae también las consecuencias, pues por lo general se debe a imprudencia, impericia o negligencia de su parte y es la empresa de transportes que para el caso asume la responsabilidad civil, por el riesgo permanente que representan sus unidades en los casos de accidentes de tránsito.

Por lo tanto para mejor funcionabilidad de esta doctrina sería ne-

cesario, antes establecer el seguro obligatorio para todas las empresas de transportes, y toda clase de vehículo automotor lo mismo que para los conductores, aunque sea de poca cuantía, porque la realidad es que cuando estos ocasionan daños inferiores a ¢ 100.00 por ejemplo, los propietarios perjudicados tienen que soportar ese daño, porque les resulta más oneroso reclamar en los Tribunales competentes.

CAPITULO IV

LAS ACCIONES RESULTANTES DE UN ACCIDENTE DE TRANSITO

Las acciones resultantes de un accidente de tránsito son:

- 1) La Acción Penal
- 2) La Acción Civil

Nace la acción penal, para el castigo del culpable en un accidente de tránsito; o sea, que todo delito o falta da lugar a una acción penal para el esclarecimiento del hecho y la aplicación de las sanciones que correspondan a quien o quienes resultaren responsables.

Nace la acción civil, para la reparación del daño y la indemnización de perjuicios, causados por el hecho punible.

En nuestra Ley en comento el Art. 5o. estipula:

"La acción penal es pública.

Iniciada la acción penal se entenderá que lo ha sido también la acción civil".

La acción penal es pública, porque el acto delictivo lesiona tanto bienes o intereses particulares, como sociales; y, en defensa de estos intereses sociales, interviene el Ministerio Público o el Juez de oficio inicia y continúa el proceso para el esclarecimiento del hecho que se imputa delictivo y la aplicación de las sanciones correspondientes a quienes resultaren responsables.

El Art. 6o. "El Juez que por cualquier medio tenga conocimiento de un accidente de tránsito en que resultaren daños personales, está obligado a iniciar de oficio el informativo correspondiente".

O sea, que en un accidente donde hubo daños personales, el Juez está en la obligación: de investigar y de instruir el proceso; deducir las responsabilidades del caso hasta ponerlo en estado de llevarlo a juicio oral; y sentenciar o de sobreseer en el procedimiento, por no existir mérito bastante para entrar en el juicio.

Si se ejercita sólo la acción penal, se entenderá que lo ha sido también la acción civil a no ser que el perjudicado u ofendido la renuncie, como lo estipula el Art. 8o.; o bien podría suceder, aunque no

diga la ley, que reserve expresamente el derecho para ejercitar la acción civil hasta después de terminado el juicio criminal, si a ello hubiere lugar.

En otras legislaciones, no se puede ejercer la acción civil, mientras la penal no haya sido resuelta en sentencia.

En nuestra legislación, toda persona responsable criminalmente de un delito o falta, lo es también civilmente; para el caso, si una persona es condenada como causante de un accidente de tránsito, que se produjo por imprudencia con resultado de homicidio, lesiones y daños etc. cumplirá la pena impuesta por los Tribunales o se le concederá la libertad condicional del reo o la remisión condicional de la pena, si éste asegura debidamente la cantidad fijada en la sentencia como indemnización de daños y perjuicios.

La indemnización de daños y perjuicios no es una pena que se impone al causante, pues en su determinación también influyen circunstancias personales y objetivas; se persigue el resarcimiento económico del menoscabo producido al perjudicado y por ello, si el causante del perjuicio debe repararlo, tiene que hacerlo en su totalidad, para que se restablezca el derecho perturbado a la situación económica anterior a la perturbación, sin desproporción entre el menoscabo y su reparación.

En todo accidente de tránsito se pueden dar tres situaciones:

- 1) En la que únicamente resultan daños materiales
- 2) En la que solamente resultan daños personales
- 3) En la que resultan daños materiales y personales.

En la primera situación, el Art. 9o. estipula:

"Cuando del accidente solo resulten daños materiales, únicamente habrá lugar a la acción civil..." Es decir que en estos casos de accidentes de Tránsito en que sólo resultaren daños materiales, únicamente habrá lugar a la acción civil, como lo especifica la Ley; acción que es renunciable según el Art. 8o. y puede o no ejercitarse. En caso de no hacerlo, el plazo para ajercitar la acción caduca después de los treinta días de ocurrido el accidente en base al Art. 40 de la referida ley y prescribe a los sesenta días contados a partir de la fecha en que se hubiere intentado la conciliación, o desde la fecha en que se hubiese ejecutoriado el auto de sobreseimiento, según el Art. 57 de la misma Ley.

Es necesario establecer una diferencia entre Caducidad y prescripción:

La caducidad se distingue de la Prescripción en que ésta se produce por no ejercitar determinados actos en el tiempo fijado por la ley y la Caducidad es la extinción de un Derecho o facultad.

La Caducidad se refiere a intereses públicos, mientras que la Prescripción lo hace a intereses particulares.

La Caducidad es una condición de la acción y la prescripción no lo es.

La Prescripción puede interrumpirse, lo que no sucede con la caducidad.

En el ejercicio de la acción civil hay un caso imprevisto que en la práctica se dá muy a menudo y es el siguiente: Un vehículo con placas particulares destinado para uso personal, intervienen en un accidente de tránsito, ocasionando daños materiales, el conductor huye a veces del lugar del accidente, pero se identifica el número de placas del vehículo, no así la identidad de su conductor. Con la identificación del vehículo se averigua en el Departamento General de Tránsito quien es su propietario; pero algunas veces éste prueba que en la fecha que ocurrió el accidente se encontraba fuera del país ¿ Contra quién deberá incoarse la acción si el propietario del vehículo no es responsable solidario? ¿Es justo acaso que se quede con sus daños el propietario del vehículo no causante?. En lo personal, me parece que en este caso siempre se deberá demandar al propietario del vehículo causante. Si este no ofreciera una solución satisfactoria, ya sea transando en cuanto a los daños, o proporcionando el nombre y dirección del conductor responsable,

deberá tenerse como legítimo contradictor, siempre y cuando se haya establecido legalmente que el vehículo que intervino en el accidente es el de su propiedad. En esta forma se estaría llenando un vacío legal.

La segunda situación se refiere al caso en que solamente hubo daños personales; se hace alusión, más que todo, a delitos de imprudencia en accidentes de tránsito, con resultado de lesiones u homicidio. Otras legislaciones hacen clasificaciones sobre los delitos culposos y clasifican la imprudencia de la siguiente manera: "Temeraria o por infracción al Reglamento o simplemente imprudencia o negligencia engendrada de falta" (6) Estos delitos son perseguibles de oficio y se basan en el Art. 5o. que dice: "La acción penal es pública".

La tercera situación se presenta cuando a consecuencia del accidente de tránsito resultan daños materiales y personales a la vez. Nuestra Ley en su Art. 5o. inciso 2o. manifiesta "Iniciada la acción penal se entenderá que lo ha sido también la acción civil". Es decir, que iniciadas las diligencias y ejercida la acción para deducir responsabilidades o el castigo para el culpable en un accidente de tránsito, se entenderá que lo ha sido también la reparación del daño y la indemnización de perjuicios. Por regla general, aún en estos casos, no se

(6) Defensa y Responsabilidad en el Accidente de Automóvil Pág. 267, Art. 19, Código Penal Español 2a. Edición 1956 - José Belmonte Díaz y Luis Belmonte Díaz.

debe proceder a la detención en los delitos por imprudencia, que dan lugar a la incoación del proceso; salvo el caso en el de que el conductor condujere embriagado o bajo los efectos de drogas, o mediante una manifiesta imprudencia, con violación o infracción grave de las normas que regulan el tránsito. En vez de proceder a la detención, es preferible tomar cuantas notas se crea necesarias, en relación con el vehículo, filiación del conductor y propietario del vehículo y obligar la comparecencia del conductor en el tribunal respectivo.

Considero también que el domicilio conocido resulta una garantía suficiente, acreditada con mostrar la documentación del vehículo, (tarjeta de circulación) que siempre se debe portar como también la respectiva licencia para conducir.

Es manifiesta las diferentes formas en las actuaciones de los Tribunales de Tránsito; y, si en los tres Juzgados de esta capital hay criterios distintos, más aún en los del interior del país o sea en los Juzgados de Tránsito de Santa Ana y San Miguel, en donde existen actuaciones raras en los procedimientos. Esos procedimientos algunas veces son tan escuetas, que conductores que observan la debida precaución y prudencia necesarias y que aún así ocasionan daños personales a alguna persona por culpa de ésta, prefieren huír del lugar del accidente por temor a ser encarcelados, no prestando el auxilio necesario que alivia-

ría el daño al atropellado ; pues para algunos Jueces siempre existirá base para que se le pueda encausar.

Esta actitud está en menoscabo de la administración de justicia, por cuanto el conductor no presta el auxilio o asistencia necesaria a que está obligado legalmente.

CAPITULO V

ASPECTOS PROCESALES PENALES

a) DE LA INSTRUCCION:

El proceso penal se desdobra normalmente y de ello resultan dos fases distintas, una de las cuales toma el nombre de instrucción y la otra debate; nos ocuparemos, por de pronto, de la Instrucción que se conoce también con el nombre de Sumario.

El Art. 10 manifiesta: "Que en las ciudades donde hubiera Juez de Tránsito, corresponde a éste toda la instrucción de los informativos por delitos y faltas resultantes de los accidentes de que trata esta Ley". Como decía anteriormente, los agentes de la Policía de Tránsito son los primeros en tener conocimiento de los accidentes de tránsito, ya sea en donde sólo hubo daños materiales o que también haya muertos o lesionados; y, en esta última circunstancia, " darán cuenta inmedia-

tamente al Juez competente". Los Jueces de Tránsito, únicamente se constituyen al lugar de los accidentes, donde hubo muertos o lesionados, acaecidos dentro de la ciudad capital; lo mismo hacen los Jueces de Santa Ana y San Miguel los que suceden fuera de las ciudades, los conoce o instruye las primeras diligencias, el Juez de Paz respectivo de esa comprensión territorial, "dentro de un plazo de tres días, vencidos el cual les remitirán al Juez de Primera Instancia respectivo para la continuación de la instrucción". Este plazo para la instrucción de las primeras diligencias dado a los Jueces de Paz, en la práctica les es insuficiente, por cuanto en tres días les es imposible realizar lo establecido en los Art. 11, 12, 13 y 14 de la presente Ley. Es más, sólo en la remisión de las providencias realizadas por la Policía de Tránsito se llevan más de tres días; por lo tanto, esos procedimientos breves son nugatorios para realizar las primeras diligencias siendo tan necesarias porque contribuirán para la comprobación del cuerpo del delito y para el descubrimiento de los que han delinquido y si bien no pueden diferirse, se debería de dar el tiempo prudencial para recoger la prueba necesaria y que no puede postergarse.

Las primeras diligencias también se instruirán por los jueces de Primera Instancia con Jurisdicción Penal, cuando así lo estimaren con-

veniente, tomando en cuenta la gravedad del hecho; pero a estos se les dará quince días de plazo desde la fecha de la iniciación, o desde el recibo de las primeras diligencias, de lo cual darán cuenta al Juez de Tránsito respectivo.

La Inspección en el lugar del hecho y en los vehículos, únicamente se realiza en el momento del accidente, cuando ha habido muertos, de lo contrario, se efectúa con posterioridad a los hechos. La inspección y valúo de los automotores, cuando no han sido requisados, sólo se hace a solicitud del propietario para que le sea devuelto o entregado en depósito . Esta práctica podría modificarse en el sentido de que una vez presentada la documentación respectiva del vehículo, lo podría solicitar cualquier interesado que llenara esos requisitos, cosa que no es aceptada actualmente en los Tribunales.

La inspección ocular debería practicarse, para que fuera más eficaz, lo más inmediatamente posible al momento de ocurrir el accidente, siendo de gran interés la asistencia a ella de peritos automovilistas o mecánicos a quienes debería consultarse sobre las posibles causas o sobre determinadas cuestiones de índole técnica relacionadas con el funcionamiento o conducción de los vehículos que han intervenido en el accidente.

En los accidentes de Tránsito algunas veces reviste especial interés la reconstrucción del hecho, diligencia de prueba que consiste en la reproducción material de lo que se pretende comprobar, que puede ser el hecho alegado por el inculpado. Para cerciorarse de la veracidad o falsedad, de los hechos será preciso, en el acto comprobatorio, la concurrencia de los vehículos que intervinieron en el accidente, o de no ser posible, la de otros de características similares a los causantes.

En el acta que al efecto se levante, se deberá: describir el lugar en que ocurrió el accidente; incluso debe levantarse un plano del mismo suficientemente detallado y minucioso; indicarse el estado y situación de los vehículos después del accidente; trayectorias seguidas, antes y después del mismo, haciendo constar todos aquellos detalles que pudieran ser útiles al objeto de averiguar de la manera más exacta, la forma en que ocurrió el accidente y determinar en principio la culpabilidad de cualquiera de los que intervinieron.

En los accidentes de tránsito revestiría sumo interés este medio directo y personalísimo de intervención judicial.

En la presente ley se introdujeron nuevos medios de prueba como *prueba documental* levantar planos descriptivos, tomar fotografías o películas del lugar y practicar todas las investigaciones aconsejadas por la técnica de Poli-

cía de Tránsito, que suplen las pruebas frágiles del testimonio; pero, en la práctica poco se usa, por falta de medios idóneos para realizarla; y, dado que en nuestro medio, poco importa algunas veces las circunstancias en que sucedieron los hechos y que se puede dar otra versión con la prueba testimonial, deberá darse importancia a la elaboración de planos descriptivos, fotografías o películas del lugar aconsejadas por la Policía de Tránsito, para una mejor investigación.

La libertad inmediata, con la prevención de "presentarse al Juzgado, dentro de las veinticuatro horas siguientes y además cuando sea citado" según el inciso 2o. del Art. 16, es una medida humanizante, pero en desuso por algunos Tribunales de Tránsito, por cuanto siempre ordenan la detención. Anteriormente, cuando resultaban muertos o lesionados, "para mientras se averiguaba", se encarcelaba al conductor en la Policía Nacional o en el recinto de la autoridad captora y posteriormente, cuando lo ponían a la orden del Tribunal competente, no se le daba libertad, mientras no transcurriera el término de inquirir, si es que no había mérito y por lo general nunca se indemnizaba.

La presente ley se dice que se creó con el fin de que existieran procedimientos breves y sencillos para la eficacia del ejercicio de las acciones tanto penales como civiles ya que lo disputado son intereses económicos ocasionados por los daños materiales y personales resultan-

tes del accidente de tránsito. Se busca una pronta y justa reparación o indemnización de esos daños, pero la práctica nos demuestra lo contrario, pues los trámites se dilatan y el ejercicio de las acciones referidas se vuelve un tanto complicado.

Cuando se presenta el Juez instructor al lugar del accidente que únicamente lo hace en los casos en que hay muertos o lesionados de gravedad; se concreta entonces a recabar datos sobre las versiones que den los testigos presenciales y la del o los conductores y basado en esto hace sus deducciones; pero no les recibe su indagatoria en ese momento. Les exige la entrega de la licencia para conducir y la tarjeta de circulación de los vehículos, documentos que quedan en su poder o los remite siempre a su orden a la Sección de Decomisos del Departamento General de Tránsito.

Si el Juez deduce de la inspección practicada que un conductor no tuvo culpa en el accidente, lo deja en libertad previniéndole que se presente al Juzgado dentro de las 24 horas siguientes y siempre que sea citado.

Según el Art. 17 el Juez apreciará como presunciones de culpabilidad, las siguientes:

- I) Manejar bajo la influencia de bebidas alcohólicas o estupefacientes.
- II) Conducir el vehículo con infracciones graves a las normas que regulan el tránsito.
- III) Retirarse del lugar del accidente.

Cuando han sido capturados los presuntos culpables y son puestos a la orden del Juez, resolverá sobre la libertad o detención provisional de los reos dentro de las 24 horas siguientes a aquellas en que éstos hubieren sido puestos a su orden.

En caso de que se decrete la detención de un conductor, se le suspenderá la licencia mientras dure la secuela del juicio, la que se rehabilitará en caso de sobreseimiento o absolución.

Si no procede el sobreseimiento, el Juez dictará auto de llamamiento al juicio oral y público y decretará embargo en bienes del reo.

Ejecutoriado el auto del llamamiento a juicio, el Juez señalará día y hora para la vista pública.

La apreciación de la prueba testimonial no se hará depender del número de testigos, sino de la capacidad que tuvieren para apreciar los hechos y se dará preferencia a los dichos de los testigos que resultaren

más afines con las pruebas obtenidas mediante la inspección personal o los dictámenes emitidos por los peritos.

Dentro de los cinco días siguientes a la vista pública, el Juez pronunciará sentencia motivada en forma breve, condenando o absolviendo al indiciado.

b) INTERVENCION ADMINISTRATIVA:

Corresponde intervenir en la averiguación de accidentes a la Policía de Tránsito, como autoridad administrativa, la que "al tener conocimiento de que ha ocurrido un accidente de tránsito, se constituirá inmediatamente en el lugar para iniciar la investigación". El Art. 19 establece que deberán tomar ciertas providencias, las que describen en siete numerales:

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

Por lo general nunca los vehículos permanecen en la posición en que quedaron, después de ocurrido el accidente, hasta la llegada del Juez de Tránsito de turno; porque nuestro sistema

vial capitalino es estrecho y de mucha circulación y siempre se obstaculiza el tránsito y por esa razón se hace necesario moverlos de la posición en que quedaron después del accidente.

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

La Policía de Tránsito siempre busca la forma de conducir las personas que resultan lesionadas a que se les preste los auxilios médicos en los Centros Hospitalarios más inmediato al lugar del accidente.

- 3o. "Retener los objetos que considere necesario para la investigación".

Siempre se decomisa el vehículo causante de un accidente, como la correspondiente tarjeta de circulación del vehículo y la licencia del conductor. En la práctica resulta problemático el decomiso de la tarjeta de circulación; porque para solicitar la entrega en depósito del vehículo que está a la orden del Tribunal de Tránsito, hay que presentar el original de tarjeta de circulación, lo mismo en la Policía Nacional si no se lleva

dicha tarjeta, no entregan el vehículo, así que sería recomendable que no la decomisaran; sino únicamente el vehículo cuando así lo ameritare.

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

Los Agentes únicamente capturan a los presuntos culpables, cuando el Juez lo ordena, de lo contrario no toman esa iniciativa.

- 5o. "Levantar planos descriptivos, tomar fotografías o películas del lugar y practicar todas las investigaciones aconsejadas por la técnica de Policía de Tránsito."

Son nuevos medios de prueba que complementan los establecidos en otros procedimientos.

- 6o. "Recoger información de los aprehendidos de testigos y de vecinos del lugar que puedan resultar útiles para la investigación".

Los Agentes de la Policía de Tránsito, se concretan a solicitar información de las personas que se encuentran en el lugar del accidente; pero no a los vecinos inmediatos.

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

En la práctica nunca se realizan diligencias que se consideren indispensables y de que haya riesgo de que cualquier demora perjudique la investigación, pues únicamente se hacen ligeras apreciaciones sobre las circunstancias en que sucedieron los hechos.

"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 la práctica los Agentes de la Policía de Tránsito al constituirse en el lugar del accidente, solamente se concretan a tomar la filiación de los conductores y los datos de los vehículos que han intervenido en el accidente y hacen ligeras apreciaciones sobre las circunstancias en que sucedieron los hechos. Esas apreciaciones a veces carecen

de secuencia lógica, motivo por el cual la ley faculta a los Jueces para que esas actuaciones sean apreciadas prudencialmente por ellos como prueba o como simple información sujeta a verificación judicial.

La Policía de Tránsito, solo da aviso o da cuenta inmediatamente al Juez competente, cuando del accidente resultaren muertos o lesionados. La Policía de Tránsito tiene su asiento en el Cuartel General de la Policía Nacional, lugar donde elaboran todos sus informes, en la dependencia llamada Oficina de Quejas; de aquí son remitidos a la Sección Jurídica del Departamento General de Tránsito, en donde se certifican y son remitidas de oficio al Tribunal respectivo, siempre que resultaren muertos y lesionados; no así cuando resultaren sólo daños materiales. En este caso se extenderá certificación del informe o inspección practicada por la Policía de Tránsito, únicamente a solicitud de parte interesada.

La actuación administrativa tiene un procedimiento bastante lento; porque en caso de ser capturados los presuntos culpables, la Ley ordena que sean puestos a la orden del Juez competente, dentro de las siguientes veinticuatro horas; pero en la práctica sucede que las diligencias de los accidentes ocurridos en día viernes, sábado o domingo y en que hubo capturados, se están remitiendo, el día miércoles o jueves, junto con la inspección practicada. Lo mismo sucede con las inspecciones de

esos mismos días en donde resultaron muertos o lesionados y no hubo detenidos; y, como puede apreciarse, el Art. 21 de la Ley en comento manifiesta: "La investigación Policial realizada sobre cualquier accidente de tránsito, deberá ser remitida dentro de las veinticuatro horas siguientes a su iniciación, al Juez que deba conocer o esté conociendo del asunto".

La Ley habla de "investigación Policial realizada sobre cualquier accidente de tránsito" y la realidad es que solamente se envían informes de los accidentes en que resultan muertos o lesionados o ambas a la vez con adición de daños materiales.

Por lo general los agentes de la Policía de Tránsito, cuando aún sabiendo, que alguno de los conductores resultó con lesiones y fue conducido a un Centro Hospitalario, en sus informes siempre manifiestan que dicho conductor huyó del lugar del accidente. Esto se puede descartar en la secuela del juicio en los Tribunales, pero no en la Sección Jurídica del Departamento General de Tránsito, donde se tiene criterio diferente y siempre se hace efectiva la infracción. Lo mismo sucede cuando hubo error en tomar el número de placa del vehículo causante, si este no fue rectificado en la oficina de quejas, como un complemento al caso.

El decomiso de licencia que se hace a iniciativa de la Policía de tránsito, no está permitido por la Ley y el Decreto Legislativo 672, publicado el veintidós de mayo de mil novecientos setenta, en su Art. 3o. dice: "En caso de accidente de tránsito las autoridades administrativas no podrán decomisar la licencia de los conductores, sino es por orden de autoridad competente". La práctica o las experiencias indican lo contrario, o sea, que la autoridad administrativa siempre continúa decomisando el referido documento, aun por infracciones al Reglamento. Lo correcto sería imponer la sanción por medio de una esquila, y hacerla efectiva en su oportunidad, en la sección correspondiente del Departamento General de Tránsito.

Referente a las medidas preventivas, para los accidentes de tránsito a consecuencia del alcohol, se debería establecer un criterio más equitativo o procedimientos científicamente más depurados. En la práctica, a una persona que conduce después de haber ingerido una cerveza y que según los procedimientos de prueba realizados en el laboratorio de la Policía Nacional, para determinar la cantidad de alcohol ingeridos vendría marcando de 3 a 4 grados de alcohol se le dá el mismo tratamiento que a las personas que marcan hasta 15 grados, lo que no es equitativo; considero que para poder conocer y determinar una cantidad de alcohol que puede ser tolerada, sin causar daño, se debe tener pre-

sente, que entren en función diversos factores: el nivel alcohólico en la sangre depende de la cantidad de alcohol ingerido, del peso de la persona, de la concentración de alcohol en la bebida, de la existencia de alimentos en el estómago, de la proporción en que el alcohol es oxidado y eliminado y particularmente de la forma de beber.

El estado general de una persona probablemente no es afectado por el uso moderado del alcohol y por lo tanto tiene que darse un tratamiento médico gradual y equitativo. Aparte de la acción irritativa sobre la mucosa gástrica, otros órganos, como el aparato circulatorio, los riñones y el hígado, no son afectados permanentemente por pequeñas concentraciones de alcohol, que pueden acumularse perfectamente en el cuerpo. Por lo tanto debería dejarse un margen, por ejemplo de 5 grados, que estuviera exento de infracción; de 6 a 10, infracción efectiva, pero atenuada; de 11 a 15 grados considerarla como infracción grave al Reglamento. De esta medida en adelante, podría tenerse como presunción de culpabilidad de acuerdo al Art. 17, numeral (A) lo mismo que para la no efectividad del pago, según cláusula del Contrato del Seguro. De más de 15 grados se hace efectiva la cancelación de la licencia para conducir y el período de suspensión depende de las veces que le ha sido aplicada la suspensión, siendo la menor de 30 días y lo máximo de un año, según inciso último del Art. 4o. del Decreto Legislativo 672 antes referido. Encuentro prudente esta clasificación, por cuanto está de acuer-

do a nuestras pautas internas y externas de comportamiento y también porque existen países donde sus legislaciones respectivas, exigen para sancionar al conductor, que se encuentre en estado de embriaguez. La mayoría de legislaciones no requiere que el grado de intoxicación alcohólica llegue a la embriaguez pero siempre consideran una escala gradual progresiva. En nuestro medio son severas las sanciones aplicadas, ya que sólo exigen que el conductor se encuentre bajo influencia de bebidas alcohólicas, importando poco la graduación hasta los 15 grados; es decir, que de 1 a 15 grados se aplica la misma sanción, procedimiento que encuentro reñido con las normas de equidad. .

Las suspensiones de licencias, podrían conmutarse por multas, también en el sentido gradual progresivo, tomando en cuenta los grados de alcohol y las veces que se ha sido suspendido el conductor, porque en la práctica la persona cuya licencia le ha sido suspendida, siempre maneja aunque esté consciente que con este proceder está infringiendo el Reglamento General de Tránsito.

c) JUICIO ORAL Y PUBLICO

Anteriormente, al referirme a la instrucción, expuse que el proceso penal se desdobra en dos fases distintas, las que reciben el nombre de Instrucción o Sumario y la otra, debate o Plenario. Esta última fase sirve no tanto para castigar, cuanto para saber si se debe castigar; pues

de no hacerlo así se correría el riesgo de castigar a inocentes; esta fase en la ley que comentamos recibe el nombre de Auto de llamamiento a Juicio Oral y Público, con la diferencia de que en materia de Tránsito no se discute contradictoriamente la inocencia o culpabilidad del procesado como en materia penal.

El Art. 189 I. Prescribe: "Una vez comprobado plenamente el cuerpo del delito y por lo menos semiplenamente la delincuencia del procesado, en las causas en que deba conocer el jurado, el Juez deberá dictar auto de elevación a plenario aunque el informativo no estuviere depurado, si a su juicio están ya esclarecidos los hechos. Las diligencias que faltaren, si fueren necesarias, se llevarán a cabo en el término de prueba correspondiente al juicio plenario, a su juicio prudencial.

En los juicios en que no debe conocer el jurado la elevación a plenario se hará al estar depurado el informativo de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 163".

En el nuevo Código Procesal Penal en el Art. 296 dice: "El plenario tiene por objeto discutir contradictoriamente los elementos de juicio recogidos en la instrucción y recibir las pruebas que la acusación y la defensa proponga y las que de oficio estimare conveniente ordenar al Juez, a fin de establecer la culpabilidad o la inocencia del imputado y dictar la sentencia que proceda".

Se entiende por sobreseimiento el hecho de cesar en el procedimiento o causa, por no existir mérito bastante para entrar en el juicio o para entablar la contienda judicial que debe ser objeto del mismo.

El Art. 181 I. dice: "El Juez de Primera Instancia decretará el sobreseimiento en los casos siguientes:

- I) Cuando el hecho que hubiere dado motivo al sumario no tuviere pena señalada en las leyes.
- II) Cuando no se haya podido comprobar plenamente el cuerpo del delito.
- III) Cuando no haya por lo menos prueba semiplena de la delincuencia del reo.
- IV) Cuando resulte exento de responsabilidad el procesado sea por estar comprobada cualquiera de las circunstancias que eximen de responsabilidad o sea por que aparezca que está extinguida la acción penal".

El Art. 23 de la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito expone: "Si no procediere el sobreseimiento el Juez dictará auto de llamamiento al Juicio Oral y Público y decretará embargo en bienes del reo".

El sobreseimiento no procede, cuando se ha comprobado plenamente el cuerpo del delito y cuando haya por lo menos prueba semiplena de la delincuencia del reo.

Cuando el reo no tuviere defensor, en el mismo auto el Juez le prevendrá que lo nombre dentro de veinticuatro horas contados a partir de la notificación que se le haga. Cuando el reo es ausente, o no nombra defensor la notificación se hará por medio de edicto, que se fijará en el tablero del Juzgado y ; en ambos casos el Juez lo hará de oficio. Nombrado el Defensor se le notificará el auto de llamamiento a juicio; el cual contendrá el emplazamiento a todas las partes que han intervenido en el proceso.

Ejecutoriado el auto de llamamiento a juicio, el Juez señalará día y hora para la vista pública y prevendrá a las partes que se presenten con todas las pruebas que tuvieren.

La vista pública se iniciará con la lectura de los pasajes del proceso; en seguida se oirán las alegaciones verbales del ofendido y del indiciado pudiendo las partes preguntar directamente a los testigos y peritos que se presenten.

Concluida la prueba intervendrá en debate oral, primeramente la parte acusadora y posteriormente la defensora.

Posteriormente el Juez pronunciará sentencia motivada en forma breve condenando o absolviendo al indiciado.

El juicio oral y Público regulado en este artículo, con citación de testigos y peritos, dá a esta fase del procedimiento las características modernas de legislaciones avanzadas, tales como los Jurados Norteamericanos o Europeos, que, dada su idiosincracia, cultura, costumbres y profesionalidad de los estrados Judiciales, laboran con objetividad y precisión para garantizar una sentencia equitativa y técnicamente elaborada. Pero en nuestra realidad Judicial. ¿Cómo podríamos imitar el proceder de esas legislaciones o esas costumbres de países avanzados? . En la práctica esa Vista Pública es inoperante o como manifiesta el Dr. Mauricio Arce Gutiérrez en unas críticas a la referida ley: "La Vista Pública que establecen los Arts. 25 y siguientes de la Ley de Tránsito, ha sido en mi modesto modo de pensar, una pifia de enormes dimensiones, pues si el Juez falla de mero Derecho conforme la prueba de autos, con las normas de apreciación dichas, ¿para qué sirve esa vista oral? Si la utilidad se hace consistir en que se pueden presentar nuevas pruebas ¿porque no establecer un término probatorio breve, por ejemplo de tres o cuatro días, en donde el Juez pueda examinar y ampliar testigos de oficio o las partes presentar nuevas probanzas? "Es

abundante lo que puede argumentarse sobre la ineficacia del referido Juicio Oral. Además, el Juez para resolver una causa por no existir mérito bastante para entrar en el Juicio o para entablar la contienda judicial que debe ser objeto del mismo, si es que procede (sobreseimiento), necesariamente tuvo que realizar un estudio exhaustivo del juicio y se forma su propia convicción de todo el proceso. Es raro o difícil, que nuevos testigos o peritajes lo hagan cambiar de ideas; es más, ha habido Jueces de Tránsito del interior del país, que antes de la vista pública han tenido preparada la sentencia, confirmando con esa actitud la ineffectividad del Juicio Oral y Público.

Es más beneficioso como se ha comentado anteriormente que en lugar de ese Juicio Oral y Público, se diera traslados a las partes durante un tiempo aunque sea breve, para que aleguen de bien probado, formulando sus alegatos en conclusiones concretas y precisas y posteriormente en base a los resultados, emitir la respectiva sentencia.

d) SENTENCIA DEFINITIVA.

El proceso criminal, según nuestra legislación, está constituido por dos etapas: La Sumaria y la Plenaria.

En la primera el Juez realiza la investigación para establecer la

existencia del delito y el grado de participación de los presuntos delincuentes; si de ésta investigación no se logra establecer plenamente el cuerpo del delito y por lo menos semiplenamente la delincuencia del presunto reo, el proceso termina en esta primera etapa o sea que procede el sobreseimiento.

Si se logra establecer en la medida legal esos extremos, el proceso entra a la fase plenaria para discutir en forma contradictoria la inocencia o culpabilidad del reo. En esta etapa, al concluir el término probatorio, si el delito por que se procesa es de los que debe conocer el Jurado, lo somete a conocimiento de este Tribunal y es éste quien emite su veredicto de culpabilidad o inocencia. En ambos casos el Juez se basa en el veredicto y no en la prueba de autos la que solamente le sirve como requisito previo para someter la causa al conocimiento del jurado.

En los delitos en que no conoce el Jurado, expirado el término probatorio y evacuado los traslados, el Juez debe pronunciar la sentencia correspondiente dentro del término señalado.

Puede apreciarse que estos delitos en que no conoce el Tribunal del Jurado, se asemanan en su forma de sentencias a los instruidos en los procedimientos especiales sobre accidentes de Tránsito: el fallo

se basa en la prueba de autos y el Juez lo motivará en forma breve; dicho fallo queda ejecutoriado y pasado en autoridad de cosa juzgada cuando se ha agotado el recurso de apelación; y, si no se interpuso recurso, tres días después de notificada la sentencia; éstas no pasan a consulta a la Cámara de Segunda Instancia.

En cuanto a las sentencias de los delitos de Homicidio y lesiones por imprudencia resultantes de los accidentes de tránsito, al Juez de Tránsito le corresponde fallar de mero derecho; unas veces de acuerdo con las reglas de la Sana Crítica y otras a su Juicio Prudencial de acuerdo al Art. 31 Literales A) y C).

Algunos tratadistas identifican la Sana Crítica con el prudente arbitrio del Juez o Juicio Prudencial; pero la opinión más generalizada en la doctrina hace consistir las reglas de la Sana Crítica en aquellas que tienen su fundamento en razonamientos justos y libres de toda pasión y se fundan además en la experiencia del Juez.

Las Siete Partidas en la Ley Primera, Título 22, Partida 3a. define la Sentencia como: "La decisión legítima del Juez sobre la causa controvertida ante su Tribunal."

ESCRICHE, al comentar ésta definición, manifiesta:

"Que se le llama sentencia a la decisión legítima del Juez, porque dicha palabra procede del vocablo latino "Sentiendo", ya que el Juez declara lo que siente según lo que resulta del proceso". Es decir que la sentencia que un Juez pronuncia es debido a su convencimiento de las pruebas vertidas dentro del proceso y en la misma forma el adaptarse a la Ley de Procedimientos Especiales sobre accidentes de tránsito, se fijará también el monto de la indemnización, en su caso, tal como lo hace ver en el Art. 56 cuando dice: "El Juez pronunciará sentencia motivada en forma breve, con base en las pruebas que consten en el proceso, condenando o absolviendo a los demandados, y fijará el monto de la indemnización, en su caso". O sea que con la sentencia definitiva, culmina el proceso, poniendo fin a la instancia procesal.

El Art. 403 I. prescribe: "En materia criminal son admisibles las pruebas siguientes: La documental, la inspección personal, la pericial, la testimonial, la de presunciones, la confesión del reo y las relacionadas en los Art. 414 y 416 I."

En la presente ley se introdujo nuevos elementos probatorios, como planos descriptivos, fotografías, películas del lugar del accidente y demás técnicas modernas aconsejadas por la Policía de Tránsito.

Los exámenes y dictámenes periciales los practicará y emitirá un

solo perito cuando se trate de daños materiales; cuando se trate de daños personales, serán dos los peritos, siendo éstos los médicos forenses y en su defecto, personas con conocimientos suficiente en la materia.

Unicamente será exigible la presencia del Juez y Secretario, cuando deban realizarse ante un Juez de Paz.

La apreciación de la prueba testimonial no dependerá del número de testigos, sino de la capacidad que tuvieren para apreciar los hechos y se le dará preferencia a los dichos de los testigos que resulten más de acuerdo con la prueba obtenida mediante la inspección personal o la pericial.

Tendrán valor probatorio las fotografías, las huellas digitales y las diligencias gravadas en películas o en cintas magnetofónicas, siempre que hubieren sido tomadas por un perito nombrado por el Juez. Estos elementos probatorios serán valorizados de acuerdo con la Sana Crítica.

El Art. 421 I. expone: "Para la condenación del reo es indispensable so pena de nulidad".

- 1) La justificación completa del cuerpo del delito.
- 2) La prueba plena de ser él el delincuente.

En la sentencia definitiva el Juez impondrá la pena que corresponde según el Código Penal o absolverá de la responsabilidad penal al procesado y en ambos casos hará las condenaciones pertinentes al pago de los daños y perjuicios causados por el accidente cuando así procediere fijando el monto a pagar conforme la prueba vertida en autos.

El Juez señalará la forma en que se pagarán las penas pecuniarias y la indemnización de los daños y perjuicios, pudiendo conceder plazos razonables para el pago de la indemnización.

Las pautas que sigue el Juez, para fijar el monto de la indemnización y la forma en que se pagarán, serán consideraciones en cada caso sobre la naturaleza del delito o del resultado, los antecedentes del imputado y su condición económica, la cuantía o la importancia del daño causado, la condición socioeconómica de la persona que recibe el daño o sea que se tendrá en cuenta siempre la edad, estado, posición social y económica de la víctima y el poder adquisitivo de ésta.

La pena debe por lo tanto, revestir el aspecto de un tratamiento puramente correctivo y no debe pronunciarse de un modo fijo e invariable.

El Art. 527- A, Pn. dice: "Si resultare la muerte o lesiones graves en una o más personas, a consecuencia de accidente de tránsito im-

putable 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 a un año de prisión mayor .

Cualquiera que fuera la pena aplicable, el responsable puede gozar de los beneficios de la libertad provisional del Art. 86 I. así como de la remisión condicional del Art. 67-A, Pn. excepto el caso de que el accidente se debiera a excesiva velocidad, ebriedad manifiesta del procesado o uso de estupefacientes".

En este 2o. inciso del Art. hay incongruencia con el 2o. inciso del Art. 33; por cuanto éste expone: "Que se podrá conceder libertad condicional del reo o remisión condicional de la pena, si aquel asegurare en cualquiera de las formas que indica el inciso lo., la cantidad fijada en la sentencia como indemnización de daños y perjuicios, sin tomar en cuenta, la velocidad, la ebriedad o el uso de estupefacientes o los requisitos que exige el Art. 86 I. como los de el Art. 67-A, Pn.

CAPITULO VI

LA EXCARCELACION.

La traducción literal de Excarcelación supone "Desde la Carcel" queriendo significar, conceder un estado de libertad condicionada. Consiste inicialmente en liberar a un individuo sujeto a un auto de procesamiento en determinadas condiciones y formas que la ley impone.

La Excarcelación no es sólo una resolución de la prisión preventiva sino también su sustituto anticipado; supone algo ya existente, un auto de detención o procesamiento por un delito referido con pena privativa de libertad.

La Excarcelación era ya conocida en las Instituciones del Derecho Romano: L.3, D 48, 3: exponian: "No hay que poner en cadenas al que está dispuesto a dar fiadores a no ser que conste haber cometido tan grave crimen que no se le deba encomendar a fiadores, ni a soldados".

En los casos de excarcelación debe atenderse muy especialmente al dato relativo a la posición o medio de fortuna del procesado para fijar su cuantía; pues al imponer al procesado de escasos recursos una fianza cuantiosa, importa tanto como negarle la libertad por la imposibilidad de cumplir la obligación impuesta como condición precisa para

disfrutar de ella.

En definitiva la excarcelación es una medida cautelar, con un carácter de beneficio, reconocido por la ley, cuyo otorgamiento se encuentra enmarcado, dentro de los límites de la misma Ley.

El Código de Instrucción Criminal en el Art. 86 hace referencia a la Libertad bajo fianza de la haz, fianza que sirve para garantizar el ausentismo del procesado.

El Art. 33 de la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito en su primer inciso expone: "Se concederá la excarcelación del indiciado, si este asegurare debidamente la cantidad que en forma provisional fijare el Juez como indemnización de daños y perjuicios, mediante la consignación de dicha cantidad o ~~del~~ otorgamiento de fianza hipotecaria o ~~de~~ fianza personal si el fiador fuere un Banco o una Compañía de Seguros domiciliados en el país."

En materia de Tránsito no armoniza la excarcelación con los requisitos exigidos en el Art. 86 I. o sea que son dos situaciones distintas porque la ley en comento no se remitió al Art. 527 A y 527 B del Código Penal. ¿O es que no tenía que remitirse a ellos?. La realidad es que el Legislador ignoró los requisitos del Código Penal y los del 86 I. y no había ninguna razón para que el Art. 33 no se remitiera a

los requisitos de los Artículos mencionados . O sea, que en esta Ley, únicamente se otorga la excarcelación cuando se garantiza la cantidad que en forma provisional fija el Juez como indemnización de daños y perjuicios causados por el accidente.

Según el Art. 33 puede solicitarse la excarcelación en caso de accidentes de tránsito, una vez se asegurare debidamente la cantidad que en forma provisional fije el Juez como indemnización de daños y perjuicios a que pudiera ser condenado, mediante la consignación en efectivo, fianza Hipotecaria o personal; si el fiador fuere un Banco o Compañía de Seguros domiciliada en el país no se necesitaría ni si - quiera la Certificación de Antecedentes Penales, porque lo que se pretende es garantizar la indemnización de los daños y perjuicios y no garantizar el ausentismo del procesado.

La consignación en efectivo y la fianza Hipotecaria o personal, son dos situaciones completamente distintas que persiguen la misma finalidad; pero son hechos diferentes, es decir, que la consignación en efectivo, es el depósito de dinero en la cuantía señalada por el Juez en forma provisional como indemnización de daños y perjuicios. La fianza Hipotecaria o personal tiene plena validez como contrato de carácter

accesorio; y, una vez otorgada en dicha forma y presentada ante el Juez, dicha fianza se tiene como una verdadera garantía. Pero, no es para garantizar o asegurar la ausencia del favorecido con el beneficio de la excarcelación, como lo es en la excarcelación bajo fianza de la haz, cuya cantidad afianzada estará retenida hasta la confirmación final de la misma, en base a una sentencia absolutoria. Es decir, que sin garantía que asegure la ausencia del procesado, será imposible decretar su excarcelación, pues este margen patrimonial asegurará la presencia o regreso del excarcelado cuando así lo amerite por causa legal. De este último tipo de fianza tenemos que establecer cuales son sus objetivos inmediatos y mediatos y podemos afirmar que:

1o. El objetivo inmediato: hacer cesar la reclusión o evitarla por medidas de política social. Es beneficioso conceder este privilegio a los autores de delitos de poca gravedad o trascendencia social.

2o. El objetivo mediato: tiene por finalidad poner en práctica medidas de readaptación, ya que este beneficio causa en la generalidad de los casos, un estímulo que promueve a quien se favorece a una reflexión en la prevención del delito cometido. Así por ejemplo, si una persona es responsable de un delito de imprudencia con resultado de lesiones, por negligencia o infracción grave a las normas que regulan el tránsito, tratará en el futuro, de ser más cauteloso en la conducción de automotores.

Como puede apreciarse la excarcelación en materia de tránsito y la excarcelación bajo fianza de la haz en materia criminal son completamente diferentes, persiguen finalidades diferentes y por lo tanto los requisitos para obtenerlas también son diferentes. En materia de tránsito, una persona recibe el beneficio de la excarcelación, previa consignación de la cantidad en efectivo, por medio de la fianza hipotecaria o personal, que hubiere fijado el Juez en forma provisional. Si extrajudicialmente se ha indemnizado efectivamente los daños y perjuicios; y se renuncia por parte de la persona ofendida o de su representante legal a la acción civil correspondiente y esto consta en autos, la cantidad en efectivo o la fianza hipotecaria o personal consignada en el Tribunal que en forma provisional fijó el Juez, ha dejado de servir de garantía para la indemnización de daños y perjuicios, porque estos fueron resarcidos extrajudicialmente. Por lo tanto, es procedente la devolución de la cantidad consignada en efectivo o la cancelación de la fianza hipotecaria o personal otorgada y no hay ni siquiera necesidad de fijar fianza de la haz, como lo hacen algunos Tribunales de Tránsito de esta capital. Se puede favorecer con la libertad condicional al reo y con remisión condicional de la pena por el hecho de haber indemnizado con anterioridad a la excarcelación, requisitos que también se exigen y se fija en la cantidad correspondiente en la sentencia; pero si ya fueron solucionados esos daños y perjuicios, no habrá necesidad de fijarlos nuevamen-

te en la sentencia.

CAPITULO VII

LIBERTAD CONDICIONAL DEL REO Y REMISION CONDICIONAL DE LA PENA

LIBERTAD CONDICIONAL: En el proceso penal la libertad condicional, es un derecho del procesado a obtener su libertad después de condenado por sentencia ejecutoriada en la cual debe llenarse varios requisitos, entre ellos:

- 1) Información Sumaria
- 2) Que se trate de delincuente primario
- 3) Responsabilidad Civil
- 4) Ocupación del Reo.

La libertad condicional en el proceso penal se aplica a penas largas de duración (Presidio o prisión Mayor) y se exige que el delincuente cumpla parte de la condena (la mitad de prisión mayor y 3/4 de presidio) y tiene por finalidad, la readaptación social del condenado, exigiendo que este adquiriera hábitos de orden, trabajo y moralidad.

La REMISION CONDICIONAL DE LA PENA O CONDENA CONDICIONAL: Es un derecho del penado a obtener su libertad por medio de la suspensión de

la ejecución de la sentencia, la cual deberá ser acordada por el Juez en resolución en que se especifiquen ciertos requisitos:

- 1) Que se trate de un delincuente primario
- 2) Que no hayan concurrido en el hecho circunstancias agravantes
- 3) Buena conducta y modo honesto de vivir.

Todo lo expuesto de acuerdo al Art. 67-A Pn.

La Remisión condicional se aplica a penas cortas privativas de libertad (prisión mayor y prisión menor); no es necesario que se exija que el reo cumpla parte de la pena; tiene por objeto evitar la aplicación de penas cortas privativas de libertad que sean inapropiadas para la readaptación, tratándose de delincuentes primarios.

He planteado lo que es la Libertad Condicional del reo y Remisión Condicional de la Pena en el proceso penal; pero cabe la interrogante, ¿Armonizarán estas Instituciones con las expuestas en el Art. 33 de la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes de Tránsito? o ¿Será un procedimiento distinto? ¿A caso el Art. 71 nos dará la solución cuando expone?: "En lo no previsto por la presente ley se aplicarán las normas del derecho común en tanto no contraríen el espíritu de la misma".

Considero que el Art. 71 no es ninguna solución a lo anteriormente planteado y en la práctica los Jueces de Tránsito exigen para que pueda proceder la Libertad Condicional y la Remisión Condicional, los requisitos del Art. 19 y 67-A Pn. La realidad es que no se deberían exigir porque según el tenor literal del Art. 33 son otros los requisitos, distintos a los del Código Penal; y, si en la excarcelación contemplada en el Inc. 1o. del Art. 33 no se remitió a los requisitos del Código de Instrucción Criminal y del Penal, tampoco se tendrían que remitir a estas Instituciones. Considero que se hace mal al aplicar esas disposiciones de esa manera; porque si el inciso 2o. del Art. 33 se remite al inciso 1o. del mismo artículo y si éste ignoró las disposiciones del Código Penal y de Instrucción Criminal, se deduce que el inciso 2o. también las ignoró; luego, no son aplicables y no se tendría porqué exigir las. Bastará asegurar en cualquiera de las formas que indica el Inc. 1o. del Art. 33, la cantidad fijada en la sentencia como indemnización de daños y perjuicios, para tener la facultad de poder ejercitar ese derecho.

CAPITULO VIII

ASPECTOS PROCESALES CIVILES

El ejercicio de la acción civil, está contenido en el Art. 35 y

siguientes de la presente ley y regula la situación contemplada en el Art. 9 que dice: "Cuando del accidente sólo resultaren daños materiales, únicamente habrá lugar a la acción civil..." y cuando del accidente resultaren daños personales y/o materiales, después de quedar ejecutoriado el sobreseimiento.

En los accidentes en donde sólo resultaren daños materiales, los intereses podrán comparecer ante cualquier Juez de Paz o Notario, a efecto de consignar en un acta las estipulaciones en que hubieren convenido sobre la reparación de los daños. La certificación del acta extendida por el Juez de Paz o el Acta Notarial en su caso, tendrán fuerza ejecutiva, las que se **extenderan** en papel común.

Cuando no existe acuerdo referente a los daños ocasionados en el accidente de tránsito, dentro de los treinta días de ocurrido el accidente, deberá pedirse verbalmente o por escrito al Juez de Tránsito competente que cite a conciliación a las personas que fueren responsables, como acto **previo** a la iniciación del juicio correspondiente. La ley hace referencia a que se deberá pedir verbalmente o por escrito; pero la realidad es que todos los Juzgados de Tránsito exigen esa solicitud por escrito y para lo cual el Juez señalará día y hora para la comparecencia de las partes.

Cuando el presunto o presuntos responsables no comparecieren o cuando compareciendo no conciliaren, se hará constar en acta y se tendrá por intentada la Conciliación; y si Conciliaren, también se levantará acta de lo convenido y la certificación de ella tendrá fuerza ejecutiva.

Como acto previo a la iniciación del juicio debe celebrarse las diligencias Conciliatorias. La demanda para el Juicio Civil de Tránsito deberá contener los requisitos que señala el Código de Procedimientos Civiles , debiendo acompañarse la certificación del auto por el cual se tuvo por renunciada o intentada la Conciliación, o del auto ejecutivo de sobreseimiento.

Admitida la demanda, el Juez ordenará el emplazamiento de los demandados, citándolos para que junto con el demandante, comparezcan el día y hora señalado a ofrecer la prueba que se tuviere.

Si él o los demandados no comparecieren a la audiencia señalada, se les declarará rebeldes a petición del demandante.

Si ninguno de las partes compareciere a la cita, el Juez, a solicitud de cualquiera de ellas, señalará otra audiencia; y, si nuevamente no comparecieren o sólo lo hicieren los demandados, declarará de oficio desierta la acción.

Las partes pueden ofrecer nuevas pruebas, las cuales las recibirá dentro del término de ocho días que serán comunes 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, con excepción de los Agentes de Tránsito que se hubieren constituido en el lugar del accidente, los que se podrán examinar en el término probatorio, si el Juez lo creyere conveniente o a petición de parte.

El Juez pronunciará sentencia motivada en forma breve, con base en las pruebas que consten en el proceso, condenando o absolviendo a los demandados y fijará el monto de la indemnización en su caso.

La acción civil de reparación de daños, deberá incoarse dentro de los sesenta días, contados a partir de la fecha en que se hubiera intentado la conciliación; y, en caso de sobreesimiento, se contará desde la fecha en que aquel quede ejecutoriado, cuando no se hubiere mostrado parte civil el interesado.

Referente a los vehículos propiedad del Estado no se reguló respecto a la Responsabilidad Solidaria para el pago de los daños y perjuicios a terceros. El Art. 36 no expuso en ninguno de sus literales, si el Estado era responsable solidario por los daños y perjuicios que ocasionaren el o los conductores de los vehículos causantes de accidentes de

tránsito. En la practica únicamente se deduce la responsabilidad del conductor y no de la entidad del Estado a que pertenece el vehículo.

Cuando es a vehículos del Estado a los que se le ocasionan daños, se presentan a los Tribunales de Tránsito, delegados de la Fiscalía General de La República a realizar el reclamo correspondiente al presunto responsable. Porque según el Art. 99 Cp. "Corresponde al Fiscal General de La República:

- 1) Defender los intereses del Estado y la Sociedad.

En la práctica, un reclamo contra el Estado nunca se ha dado; pero, cuando un accidente fuere debido a fallas mecánicas, se tendría que demandar al Fiscal General de la República, en una de las Cámaras de Segunda Instancia de lo Civil de la Capital, la cual conocerá en primera Instancia de los Juicios contra el Estado.

Referente a los vehículos de las entidades autónomas también no se reguló respecto de la solidaridad; pero se sigue un procedimiento casi idéntico, como con los vehículos del Estado. Aquellos tienen la misma clase de placas, o sea, Placas Nacionales, con la diferencia de que en estas entidades su ley de creación determinó quien tendría la Representación Legal; y, será esta persona quien reclame cuando la Institución sea la dañada y contra quien se tienen que entablar, en caso de que sean ellos

los que han ocasionado el daño y ante los Tribunales de Tránsito en ambas situaciones.

2) RESPONSABILIDAD SOLIDARIA

El Art. 36 expone: "Son responsables solidariamente, por el pago de los daños y perjuicios a terceros".

a) El conductor o conductores de los vehículos causantes del accidente que dá lugar al reclamo, o su representante legal, si aquél o aquéllos fueren incapaces de obligarse".

Anteriormente expuse el caso del vehículo particular destinado a uso personal y cuyo conductor huye del lugar del accidente y el propietario del vehículo prueba que no conducía él o que se encontraba fuera del país.

Otro caso que sucede en la práctica es cuando ocurre un accidente de tránsito y resulta que el conductor del vehículo causante del accidente, es un menor de edad no autorizado para el manejo de vehículos automotores. La ley habla en el Art. 36 de que "Son responsables solidariamente por el pago de daños y perjuicios a terceros" "y en la parte final del literal a) dice: " o su representante legal, si aquél o aquéllos fueren incapaces de obligarse " ; Es decir, que en el caso de los incapaces que resultaren responsables en un accidente de tránsito, tiene que deman-

darse a su representante legal; mas el problema, para la persona que tiene que demandar se halla, algunas veces, en legitimar la personería del representante legal. Esto resulta bastante difícil, y muchas veces imposible; pues como es sabido, para legitimar la personería en el caso de los hijos menores de edad, se necesita de la certificación del acta matrimonial de los padres y de la certificación de la partida de nacimiento, si éste es hijo legítimo; y, muchas veces los padres, no han contraído matrimonio ni los hijos han nacido en el llugar de los hechos. Otras veces, son originarios de países lejanos. Considerando esto, se hace imposible entablar la demanda por falta de legitimación de la personería de quien se pretende demandar. Considero que es recomendable darle la solución siguiente: Demandar al supuesto representante legal y si éste manifestara no serlo, sería éste quien pruebe tal extremo; y, en caso de no hacerlo, tenerlo como legítimo contradictor. Esta solución tiene analogía con el Art. 421 inciso 2o. del C. de T.

El literal d), del mismo Art. 36 expone: "La persona o personas naturales o jurídicas que, en propiedad, arrendamiento o a cualquier otro título, tuviere en su poder un vehículo, siempre que este fuere utilizado por una empresa industrial, comercial o de servicios".

Puede solicitarse la instrucción como es lógico, contra los pro-

cesados y contra los titulares pasivos solidarios que menciona el Art. 36 y que en este caso son los propietarios de los vehículos o empresas industriales, comerciales o de servicios como estipula el literal d) del referido artículo, por los delitos o faltas en que hubieren incurrido sus conductores. Se debería agregar: en el desempeño de sus obligaciones o servicios. Considero que para hacer efectiva esa solidaridad, debe existir una relación de dependencia que ligue al autor del hecho con la persona solidariamente responsable.

Hay que estimar que la efectividad de la responsabilidad solidaria es indistinta; lo mismo puede exigirse en su totalidad a uno que a otro. Los términos en que está redactado el Art. 36 permiten dirigir la acción, no sólo contra el autor material del daño, sino también contra la persona que **deba responder** de los actos de éste por la relación que entre ambos existe.

Considero necesario, para aplicar la responsabilidad solidaria en este literal d), que se debería exigir, que el hecho ocurra en el ejercicio de las funciones encomendadas y que existe una relación de dependencia o subordinación, porque puede darse el caso siguiente: un vehículo destinado en una empresa a fines industriales, comerciales o de servicios, en el momento de ocurrir un accidente, lo manejaba una persona que, por urgente necesidad de trasladarse hacia otro lugar a

realizar un compromiso personal, lo adquirió prestado de esa empresa. Esta persona a quien se le facilitó el vehículo, no guarda ninguna relación de dependencia o subordinación con la empresa, sino únicamente amistad con sus propietarios, ¿Podrá acaso aplicarse en esta situación la responsabilidad solidaria?.

Considero que es injusta la situación si se aplica dicha responsabilidad en estos casos, y la realidad es que en la practica de los Tribunales de Tránsito se actúa así: únicamente se prueba que el vehículo es destinado o utilizado por una empresa industrial, comercial o de servicios, importando poco si el vehículo circulaba en el ejercicio de sus funciones encomendadas y que entre el conductor y la empresa existe relación de dependencia o subordinación. Por lo tanto, se deberían tomar en cuenta esas circunstancias para una mejor aplicación de la responsabilidad solidaria y únicamente se aplicarán en el supuesto de que su conductor huya del lugar del accidente y que los empresarios no manifiesten quien era su conductor al momento del accidente.

b) REGISTRO DE MATRICULAS DE VEHICULOS

En el Departamento General de Tránsito funciona una dependencia que es llamada Archivo de Matrículas. En ella se lleva un control de la cantidad y tipos de vehículos matriculados que circulan en el país, con

sus características, nombres y direcciones de sus propietarios. En un expediente determinado se lleva un control documentado por vehículo, ya sea en cuanto a contratos de compraventa, trasposos, cambios de color, etc: con esta forma de control, se puede con facilidad averiguar quienes han sido sucesivamente los propietarios de un vehículo y en qué cantidad se ha vendido; al mismo tiempo, se lleva un tarjetero en donde aparecen los mismos datos que están impresos en una tarjeta de circulación, siendo un control que se lleva únicamente por el número de placas.

El Art. 44 dice: "La demanda podrá promoverse conjunta o separadamente contra el conductor y demás personas a que se refiere el Art. 36; y se tendrá como fiadores, aseguradores, propietarios o arrendatarios, las personas que aparecieren como tales en los correspondientes registros de matrículas de vehículos que lleva el Departamento General de Tránsito. Para este efecto dichos registros serán públicos y cualquier persona podrá consultarlos y obtener los datos necesarios.

El Departamento General de Tránsito está obligado a extender las certificaciones de los asientos relativos a dichos registros, dentro del plazo máximo de tres días siguientes a la fecha en que se soliciten".

La realidad es diferente ya que en la actualidad lo que se encuentra en el Departamento General de Tránsito es un archivo y no un verda-

dero registro de matriculas de vehículos. ¿Que dichos registros sean públicos?. Hay mucho que comentar porque se exige para poder averiguar quien es el propietario de un vehículo, hacerlo por escrito, porque a los empleados de esa dependencia les es prohibido informar o aportar datos a las personas que los soliciten verbalmente y cuando se solicitan por escrito hay que esperar unos diez días por lo menos para que se los aporten. Lo mismo ocurre cuando son solicitados por los Tribunales de Tránsito, a pesar que el último inciso del Art. 44 manifiesta: "El Departamento de Tránsito está obligado a extender las certificaciones de los asientos relativos a dichos registros, dentro del plazo máximo de tres días siguientes a la fecha en que se soliciten".

Este inconveniente existe en el Departamento General de Tránsito por el hecho de que los Asesores se institucionalizan y no dan las recomendaciones del caso a los Jefes de Turno, a pesar de que en la práctica se vea la imperiosa necesidad de organizar un verdadero registro de matrículas de vehículos y que sean públicos como lo ordena la Ley; y, poder así, tener acceso a ellos cualquier interesado, que desee obtener datos relacionados con las matriculas de vehículos. No veo la causa por lo cual ha de tenerse ese archivo en una forma muy privada, cuando no hay necesidad de ello.

c) REGISTRO DE FIADORES Y ASEGURADORES

En el Art. 31 del Reglamento General de Tránsito se estipula que:
"Los motoristas rendirán fianza por la suma de Doscientos Colones, por los daños y perjuicios que ocasionen, al conducir los vehículos a su cargo. Dicha fianza en todo caso deberá ser rendida por persona abonada, sociedad de motoristas o por cualquier otra persona jurídica.

La Sociedad de Motoristas para otorgar fianza deberá estar legalmente autorizada por el Departamento General de Tránsito."

En la actualidad y a partir del primero de junio de mil novecientos setenta, fecha en que entró en vigencia el Decreto Legislativo 672 "Para obtener o renovar sus licencias los trabajadores motoristas de oficio no estarán obligados a otorgar fianzas de ningún tipo de garantías o cauciones tanto reales como personales". (Art. 6 del Decreto 672).

De esto se deduce que únicamente otorgan fianza por la cantidad de Doscientos Colones, las personas que van a obtener o renovar su licencia particular y ésta se agrega a un expediente que se lleva en el Archivo de Licencias, el cual no tiene su correspondiente tarjetero, sino libros. En estos, por el nombre, apellidos y clase de licencia, se puede controlar el número; o, con el número y la clase de licencia, el nombre

de la persona a quien corresponde; como la correspondiente casa que otorga la fianza respectiva.

De licencias tampoco existe un verdadero registro, que también debería ser público.

En el Reglamento General de Tránsito que data desde el 14 de diciembre de 1946 en el Art. 93 se expone: "El que pretenda explotar el negocio de transporte de pasajeros, deberá cumplir antes con los requisitos siguientes:

En el literal b) dice: "Otorgar fianza Hipotecaria, bancaria o de una Compañía de Seguros, para asegurar el pago de las responsabilidades en que pueda salir condenada la empresa, en razón de daños, o cualquier otro perjuicio causado por sus vehículos que no fueren atribuibles a sus empleados o dependientes, y cualquier otra responsabilidad en que incurra la empresa por algún hecho o acto propio del giro de sus operaciones comerciales.

La cuantía de la fianza se regulará así: por un vehículo Mil Colones; por cada vehículo adicional Quinientos Colones, no pudiendo exceder en ningún caso, sea cual fuere el número de vehículos, de la suma de veinticinco mil colones".

Esta disposición reglamentaria nunca ha tenido aplicación práctica en nuestro medio.

REGISTRO DE ASEGURADORES

El Reglamento General de Tránsito no estipuló nada sobre los seguros, pero la ley que comentamos en su artículo 68 manifiesta: "El Departamento General de Tránsito llevará un registro de los Contratos de Seguros que cubran vehículos, contra accidentes de Tránsito"...

En la práctica lo que hacen las Compañías Aseguradoras, es remitir, a principio de cada año, al Departamento General de Tránsito, una lista de vehículos asegurados con sus correspondientes números de póliza la cual la pasan a la Sección de IBM de ese Departamento en donde conservan dichas listas. Pero, no forman un verdadero registro, ya que de los vehículos que son asegurados en el transcurso del año no se tiene conocimiento porque las Compañías Aseguradoras solamente informan, como dije antes, a principio de año. Esto debería regularse y exigirse a las Compañías Aseguradoras que cumplan con su cometido; imponerse sanciones en caso de no hacerlo y organizar convenientemente un registro público.

Al respecto el inciso 2o. del Art. 68 dice: "Para tal efecto, las Compañías Aseguradoras están en la obligación de comunicar a dicho De-

partamento, los datos pertinentes, dentro de los ocho días de emitida la respectiva póliza".

Como puede apreciarse es obligación de las Compañías Aseguradoras comunicar al Departamento General de Tránsito la emisión de dicha póliza dentro de los ocho días de emitida.

El cumplimiento de esa obligación no la realizan dichas compañías, ni el Departamento General de Tránsito exige su cumplimiento. Así es que en la actualidad ni hay registros de fiador ni de aseguradores a pesar de que la Ley los contempla.

CAPITULO IX

LA APELACION.

El Art. 930 de nuestro Código de Procedimientos Civiles al referirse a la apelación, la define así: "Apelación o Alzada es un recurso ordinario que la Ley concede a todo litigante cuando crea haber recibido agravio por la sentencia del Juez Inferior, para reclamar de ella ante el Tribunal Superior".

El Art. 995 Pr. expresa: "El auto de admisión de este recurso, en

cualquier causa contendrá siempre la calidad de emplazamiento a las partes para que acudan a usar de sus derechos ante la Cámara de Segunda Instancia..."

La Ley en comento regula la apelación en el Art. 62 que dice: "Admitirán apelación los autos de sobreseimiento y de llamamiento a juicio, las sentencias definitivas y cualquier otra resolución que ponga término al juicio".

Enumera el Artículo anterior taxativamente los autos y la sentencia definitiva que admitirán apelación, lo cual según el inciso 2o. del referido artículo expone que serán admitidos en ambos efectos y de lo cual el Art. 993 Pr. expone "Cuando el Juez hubiere otorgado la apelación simplemente o en ambos efectos, remitirá el proceso original al tribunal superior en el día, si residiere en el mismo lugar, y sin pérdida de tiempo, si residiere en lugar distinto".

En esta ley se habla de remitir los autos a la Cámara y el Art. 995 Pr. expone: "Que el auto de admisión, contendrá siempre la calidad de emplazamiento a las partes, para que acudan a usar de sus derechos ante la Cámara de Segunda Instancia..."

En materia de tránsito se le llamó al recurso ordinario que se interpone "Apelación"; pero se le dió el tratamiento de la revisión. Tan-

to la apelación como la revisión son recursos ordinarios, o sean, aquellos en los que el objeto del litigio se discute y trata con toda amplitud y extensión del caso y constituyen conforme a la ley, instancia. Como la revisión no se apega a todas esas características de los recursos ordinarios, algunos autores la ubican como recurso "qui generis" o especial.

¿Será verdaderamente un recurso ordinario de apelación el interpuesto en materia de tránsito ?.

La apelación forma una verdadera instancia: hay emplazamientos, se pueden recibir pruebas y verter nuevas pruebas en el procedimiento; en cambio, el Art. 62 inciso 3o. expone: "Interpuesto el recurso el Juez remitirá los autos a la Cámara el siguiente día de admitido, y este tribunal, con solo la vista del proceso y sin otro trámite resolverá".

Como puede apreciarse no tiene las características de la apelación; es más bien un recurso ordinario de revisión que se concede a los litigantes que han sufrido agravios o de aquellas resoluciones dictadas por el Juez en la ejecución de las sentencias, con el fin de que el Tribunal Superior revise lo actuado por el inferior. Esto es lo que prácticamente se hace en materia de tránsito.

CAPITULO X

CONCLUSIONES Y SUGERENCIAS

Conclusiones

Se puede afirmar después de todo lo expuesto, que en la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito no existen en la práctica los procedimientos breves y sencillos que hagan posible la eficacia de las acciones provenientes de los accidentes de tránsito, como se expuso al analizar sus Considerandos: no partió de sus causas y la forma cómo prevenirlos sino únicamente de sus consecuencias, motivo por el cual hay muchas incongruencias y hasta derogaciones tácitas; y, de allí, la diversidad de criterio de las personas encargadas de administrar justicia en los Tribunales de Tránsito y la difícil situación para el litigante por cuanto tiene que conocer el criterio del tribunal para hacer sus solicitudes.

Ha de tenerse presente que gran parte de los accidentes se deben al indudable y frecuente descuido de los peatones, quienes no observan las más elementales disposiciones del legendario e inaplicable Reglamento General de Tránsito que contempla en su Capítulo 3o. Art. 7 y siguientes: "El Tránsito de peatones", que es conocido muy poco.

Los peatones en nuestro medio y principalmente en las zonas de congestión o de mayor circulación, que lo constituye el Sector Comercial de nuestra ciudad Capital, no obedecen a los dictados más elementales de señalización vial y principios de razón, el cuidado y diligencias que, aparte de las reglas legales, están en la conciencia de todos los seres humanos. Piensan que al atravesar una vía, el conductor cuidará de no atropellarles, que aunque salgan intempestivamente a la calzada, sin precaver antes el peligro, nada ha de ocurrirles. Estas son otras de las causas en nuestro medio de tanto accidente que a diario ocurre.

S U G E R E N C I A S

Se impone una revisión a fondo de la Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito, con el firme propósito de actualizarla, llenar los vacíos existentes y volverla más operante y de eficaz aplicación ya que ha quedado demostrado, en el transcurso del estudio, sus defectos, incongruencias y vacíos. Por lo tanto, unificar el procedimiento en los Tribunales de Tránsito, sería lo más adecuado, ya que las personas partidarias de la Ley y el orden no creen que haya mayor seguridad en el Tránsito Terrestre imponiendo a los conductores,

sanciones y multas más drásticas, suspendiendo la licencia para conducir cuando se maneje con síntomas de haber ingerido licor, aunque sea a poca escala. El problema del Tránsito no se vá a solucionar privando a los conductores de su licencia.

1o. Determinar Función del Departamento General de Tránsito.

De conformidad a lo que expuse en el Cap. II, cuando me referí a la "Jurisdicción y Alcances de la Ley", es preciso establecer en forma clara y precisa la función que ha de cumplir el Departamento General de Tránsito a través de la Sección Jurídica dentro de todo el proceso. Se indica lo anterior porque, como de todos es sabido, dicha Sección del aludido Departamento, celebra Conciliaciones en caso de existir sólo daños materiales; sin embargo, la actual Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito, no se refiere a ella en ninguno de sus artículos, a pesar de que hay gran cantidad de diligencias que se realizan en dichas Oficinas y que influyen en el curso del Proceso. Por ejemplo, la renuncia a la acción civil ante los encargados de esa Sección. Todas esas diligencias suceden en la realidad; sin embargo, no hay disposiciones expresas en la actual ley que nos ocupa que las regule.

2o. Conocer a Prevención.

Se habla en la Ley de Procedimientos Especiales Sobre Accidentes

de Tránsito del conocimiento a Prevención. Pudiera creerse que tal concepto tiene aplicación en su verdadero significado técnico. Más no es así. Existe un calendario que establece turnos a los Jueces de Tránsito a quienes se remiten las diligencias cuando se halle a su cargo el Turno correspondiente. La Ley debería, en este caso, ajustarse a la práctica y denominar, tal conocimiento, con un término más adecuado; más no emplear "a prevención". Lo anterior dá lugar a equívocos si se intenta aplicar al término en su verdadero significado.

3o. Seguro Obligatorio

Establecer un seguro obligatorio, pues son indispensables las ventajas de que todo vehículo esté provisto de la correspondiente póliza de seguro. Con ello obtiene su propietario o usuario, más confianza y seguridad; y la certeza de que en circunstancias adversas, desafortunadas o simplemente fatales que todo accidente conlleva, estará amparado por la entidad aseguradora.

Se hace aún más eficaz el seguro si tenemos presente que no sólo proporciona protección al asegurado, sino que hace extensivos los beneficios a terceras personas lesionadas o dañadas en sus intereses.

Las consecuencias económicas del accidente constituyen una carga social que tiende a aumentar, por eso la necesidad de coordinar entre

si los distintos aspectos desde los cuales pueda verse el accidente de tránsito, pudiendo la institución aseguradora aportar un inmenso caudal de experiencia, ya que su postura en el problema le permite examinarlo desde los más diversos ángulos.

4o. La Solidaridad para toda clase de Vehículos.

La solidaridad contemplada en el artículo 36 debería de ampliarse a toda clase de vehículos automotores y referirse a los vehículos del estado y de entidades autónomas. De este modo se estaría cerrando el camino fácil que han hallado muchos motoristas irresponsables que huyen del lugar del accidente, cuando afirman que ellos no iban manejando al momento del accidente sino que un motorista llamado Juan o Pedro al que habían contratado para hacer sólo ese viaje. Así, a su irresponsabilidad de huir del lugar del accidente, amparados por la cortedad de la Ley, añaden otra: la mentira o perjurio.

5o. Registros de Tránsito, deben ser Públicos.

Debería exigirse o regularse a fin que los Registros del Departamento General de Tránsito sean públicos, para que toda persona interesada en obtener datos referentes a vehículos, licencias, fiadores y Compañías Aseguradoras, puedan adquirirlos.

6o. Supresión de la Vista Pública.

La vista pública debería suprimirse y en cambio darse traslados a las partes durante un tiempo prudencial para que, aleguen de bien probado; allí, formularían sus alegatos en forma concreta y precisa. En base a los resultados se emitiría la respectiva sentencia.

7o. Cuantía de la Fianza.

Para efectos de la excarcelación se debería regular la cantidad que en forma provisional fijare el Juez como indemnización de daños y perjuicios; para tal efecto, debería imponerse el seguro obligatorio, pues fijar al procesado de escasos recursos una fianza cuantiosa significa tanto como negarle la libertad por la imposibilidad en que se halla de poder cumplir con esa obligación, condición indispensable para disfrutar de aquella. En la libertad condicional del reo y remisión condicional de la pena debería remitirse expresamente el legislador a los Arts. 19 y 67 A Pn.

8o. Brevedad del Proceso.

Dentro del Procedimiento de Tránsito, para instruir el proceso, el legislador tomó el camino más fácil para tratar de hacer un procedimiento breve y efectivo. Concedió plazos muy cortos --- tres días para remitir las diligencias al Juez de la Instancia --- en su afán de resumir

el tiempo de las diligencias. De igual manera otorgó quince días a los Jueces de Primera Instancia para instruir las diligencias Sumarias y enviarlas al respectivo Juez de Tránsito. Sin embargo, la práctica diaria desmiente estos términos. La profusión de pruebas que tienen que recoger en esos días los jueces no les permite cumplir con lo establecido por el legislador. Se creyó erroneamente que los procedimientos breves pueden elaborarse estableciendo sólo términos de instrucción o de pruebas de exiguos días. Evidentemente esto no es cierto. La brevedad no sólo depende de la extensión de los términos sino también de la forma cómo se estructura todo el proceso. De modo que debería conceder un término más prudentemente largo para las diligencias Sumarias.

Co. Pruebas Técnicas y Prueba Testimonial.

El legislador que elaboró la Ley de Procedimientos Especiales sobre accidentes de Tránsito incluyó, dentro de los medios de prueba, las fotografías, películas, planos descriptivos...etc. con el objeto de no hacer depender el establecimiento de la verdad sólo de la prueba testimonial. Sin embargo, la mayoría de juicios que se instruyen actualmente en los Juzgados de Tránsito están sobrecargados de pruebas de testigos: a veces, estos aparecen en los lugares y circunstancias más absurdos.

Debería regularse en forma más estricta la prueba testimonial en

materia de tránsito, de igual manera se debe procurar que las providencias estipuladas en el artículo No. 19 # 5 sean llenadas a cabalidad por personas e Instituciones encargadas de su cumplimiento.

10o. Reestructuración del Departamento General de Tránsito.

La Conveniencia de que el Departamento General de Tránsito no sea dependencia de la Policía Nacional, sino una Dirección General subordinada al Ministerio de Defensa, se halla en una mejor tecnificación, funcionamiento y además en el establecimiento de nuevos servicios, tales como: de Ingeniería de Tránsito, de Comunicación y Control de Computadoras para un nuevo sistema de semaforización; todos estos cargos cubiertos por técnicos especializados. Es urgente una pronta elaboración y actualización de los registros públicos en el Departamento General de Tránsito, tanto de matrículas de vehículos, como de licencias, de casas fiadoras y de compañías aseguradoras que emiten su fianzas y pólizas de seguros respectivamente.

Debe establecerse una Sección para la educación de los niños y toda clase de peatones en las cuestiones del Tránsito: es necesaria, y sería exitosa, regular de una mejor manera la circulación de vehículos. Es cierto que no se puede ayudar ni a los más experimentados automovilistas, ni con métodos pedagógicos ni psicológicos mientras no se logre eliminar

o reducir, el riesgo que representa el complicado sistema de la circulación desordenada del tránsito de nuestras ciudades.

11o. Colaboración de Otras Entidades.

En la formación y reestructuración de los servicios de regulación del tránsito terrestre será de capital importancia la colaboración y contribución de todos los organismos estatales y de la iniciativa privada que en forma directa o circunstancial tienen relación con el problema señalado. Entre tales organismos podemos mencionar: La Corte Suprema de Justicia, la Cámara de Comercio e Industria, las Instituciones Auxiliares de Comercio. Casas Aseguradoras, las Asociaciones Gremiales, etc. etc.

ACCIDENTES DE TRANSITO, NUMERO DE PERSONAS

MUERTAS Y LESIONADAS

1972

M E S	P O R M E S					
	CLASE DE ACCIDENTE				NUMERO DE PERSONAS	
	Total	Atrope- llos	Colisio- nes	Vuelcos	Muertas*	Lesiona- das.
TOTAL	7 198	1 757	5 146	295	350	4 247
Enero	585	173	382	30	27	361
Febrero	582	145	415	22	30	333
Marzo	625	169	433	23	26	326
Abril	470	94	352	24	28	398
Mayo	569	35	408	26	24	331
Junio	570	125	425	20	22	324
Julio	616	137	453	26	21	364
Agosto	608	140	436	32	31	346
Septiembre	609	129	457	23	26	298
Octubre	616	164	437	15	27	340
Noviembre	653	171	457	25	35	397
Diciembre	695	175	491	29	53	429

* Comprende únicamente personas muertas en el lugar del accidente.

ACCIDENTES DE TRANSITO, NUMERO DE PERSONAS

MUERTAS Y LESIONADAS

1972

POR DEPARTAMENTO						
DEPARTAMENTO	CLASE DE ACCIDENTE				NUMERO DE PERSONAS	
	Total	Atrope- llos	Colisio- nes	Vuelcos	Muertas*	Lesiona- das.
TOTAL	7 198	1 757	5 146	295	350	4 247
Ahuachapán	56	27	19	10	10	76
Santa Ana	652	261	356	35	23	517
Sonsonate	162	82	56	24	40	233
Chalatenango	26	12	10	4	3	39
La Libertad	254	116	100	33	39	420
San Salvador	5 267	930	4 264	73	101	2 002
Cuscatlán	99	50	37	12	10	108
La Paz	166	55	85	26	31	172
Cabañas	26	15	8	3	2	31
San Vicente	91	27	47	17	10	97
Usulután	137	79	78	30	37	245
San Miguel	150	69	63	13	30	231
Morazán	23	11	8	4	5	42
La Unión	39	23	10	6	9	34

* Comprende únicamente personas muertas en el lugar del accidente.

FUENTE: Departamento General de Tránsito.

ACCIDENTES DE TRANSITO, NUMERO DE PERSONAS MUERTAS Y GOLPEADAS POR MES, SEGUN

DEPARTAMENTO:

Enero - Marzo 1973.

DEPARTAMENTO Y MES	CLASE DE ACCIDENTE				NUMERO DE PERSONAS	
	Total	Atrope- llos	Colisio- nes	Vuelcos	Muertas*	Golpea- das.
TOTAL	<u>1 852</u>	<u>502</u>	<u>1 265</u>	<u>85</u>	<u>102</u>	<u>1 076</u>
ENERO	<u>584</u>	<u>166</u>	<u>393</u>	<u>25</u>	<u>45</u>	<u>393</u>
Ahuachapán	3	6	1	1	4	4
Santa Ana	53	20	29	4	2	67
Sonsonate	16	8	7	1	7	24
Chalatenango	3	1	2	-	1	1
La Libertad	16	9	5	2	6	25
San Salvador	407	84	319	4	15	145
Cuscatlán	10	4	2	4	1	23
La Paz	16	8	5	3	1	18
Cabañas	6	4	2	-	-	5
San Vicente	5	2	2	1	1	5
Usulután	25	8	12	5	-	26
San Miguel	13	6	7	-	6	55
Morazán	-	-	-	-	-	-
La Unión	6	6	-	-	1	5

Cont....

DEPARTAMENTO Y MES	CLASE DE ACCIDENTE				NUMERO DE PERSONAS	
	Total	Atrope- llos	Colisio- nes	Vuelcos	Muertas*	Golpea- das
FEBRERO	<u>558</u>	<u>152</u>	<u>378</u>	<u>28</u>	<u>26</u>	<u>260</u>
Ahuachapán	7	5	2	-	-	3
Santa Ana	47	24	21	2	2	34
Sonsonate	18	9	5	5	4	13
Chalatenango	1	-	1	-	-	-
La Libertad	10	3	3	4	3	16
San Salvador	413	77	332	4	5	126
Cuscatlán	11	7	2	2	1	13
La Paz	6	5	-	1	1	5
Cabañas	2	1	-	1	-	4
San Vicente	7	4	1	2	2	3
Usulután	13	7	3	3	3	19
San Miguel	15	5	7	3	4	18
Morazón	-	-	-	-	-	-
La Unión	7	5	1	1	1	5

Cont....

DEPARTAMENTO Y MES	CLASE DE ACCIDENTE				NUMERO DE PERSONAS	
	Total	Atrope- llos	Colisio- nes	Vuelcos	Muertas*	Golpea- das
MARZO	<u>710</u>	<u>184</u>	<u>494</u>	<u>32</u>	<u>31</u>	<u>414</u>
Ahuachapán	6	3	2	1	2	6
Santa Ana	44	19	21	4	3	48
Sonsonate	19	7	9	3	1	9
Chalatenango	2	-	2	-	-	-
La Libertad	22	8	8	6	5	31
San Salvador	522	194	410	8	11	207
Cuscatlán	12	4	8	-	2	6
La Paz	15	6	7	2	-	21
Cabañas	1	-	1	-	-	-
San Vicente	7	4	-	3	2	22
Usulután	22	10	10	2	1	24
San Miguel	31	12	16	3	2	35
Morazán	1	1	-	-	-	1
La Unión	6	6	-	-	2	4

* Comprende únicamente personas muertas en el lugar del accidente.

FUENTE: Departamento General de Tránsito, Policía Nacional.

VEHICULOS MATRICULADOS POR CLASE SEGUN TIPO DE MATRICULA

1972

	VEHICULOS MATRICULADOS										
	TOTAL	Automovil	Camioneta	Pick-Up	Panel	Camión	Bus ++	Trailer	Motocicleta	Triciclo	Bicicleta
TOTAL	72 103	31 577	6 343	13 838	419	4 597	2 590	413	5 483	91	6 752
Particular	48 330	29 244	5 802	12 742	402	10	120	1	-	-	-
Comerciales	5 226	-	52	343	1	4 140	690	-	-	-	-
Alquiler	995	985	9	-	-	-	1	-	-	-	-
Nacional	2 502	881	400	726	12	444	37	2	-	-	-
Oficial	45	41	4	-	-	-	-	-	-	-	-
Diplomatico	492	385	72	27	4	3	-	1	-	-	-
Cuerpo Consumar	45	41	4	-	-	-	-	-	-	-	-
Bus	1 733	-	-	-	-	-	1 733	-	-	-	-
Trailer	409	-	-	-	-	-	-	409	-	-	-
Motocicleta	5 483	-	-	-	-	-	-	-	5 483	-	-
Triciclo	91	-	-	-	-	-	-	-	-	91	-
Bicicleta	6 752	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6 752

FUENTE: Departamento General de Tránsito

+ Incluye Jeep

++ Incluye Microbuses.

B I B L I O G R A F I A

1. DEFENSA Y RESPONSABILIDAD EN EL AUTOMOVIL.
(José Belmonte Díaz - Luis Belmonte Díaz)
2. ACERCA DE LA RESPONSABILIDAD DEL EBRIO EN EL CODIGO PENAL ARGENTINO.
(Jorge Frias Caballero)
3. ACCIDENTES DE TRANSITO
(R. J. D. Bertis)
4. INGENIERIA DE TRANSITO
(Rafaél Cal y Mayor)
5. DERECHO ESPAÑOL DE LA CIRCULACION
(Pera Verdaguer)
6. LA RESPONSABILIDAD SIN CULPA
(José Luis Heredero)
7. ACCIDENTES DE TRANSITO
(López Múñiz)
8. LAS OBLIGACIONES SOLIDARIAS E INDIVISIBLES
(Dr. José Napoleón Rodríguez Ruíz y
Dra. Anita Calderón de Buitrago)
9. INTRODUCCION AL ESTUDIO DEL DERECHO PENAL SALVADOREÑO
(Dr. José Enrique Silva)
10. NOCIONES DE RESPONSABILIDAD CIVIL
(Rafaél Durán Trujillo)
11. INSTRUCCION CRIMINAL (Copias de Clase)
(Dr. Arturo Zeledón Castrillo)
12. LEYES SALVADOREÑAS A CONSULTAR: Constitución Política, Código Civil, Código de Procedimientos Civiles, Decreto Legislativo 672 (sobre la Supresión de Fianza a las Licencias, a los Motoristas de Oficio (liviano y pesado), Reglamento General de Tránsito, Código de Instrucción Criminal.