

079677

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

----- * -----

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA

Y

CIENCIAS SOCIALES

----- * -----

T
388314
C355P
1953
F.J.YCS.

REFERENCIAS DE LA OBRA	
SIGNATURA	
VOLS.	
TAMAÑO	27 cm
PAGINAS	84 p
REGISTRO No.	

"PROYECTO Y COMENTARIOS SOBRE UNA
LEY DE TRANSITO"



TESIS DOCTORAL

Presentada por Alberto Castro Núñez
en el acto público de su doctoramiento.

-- * --

San Salvador, El Salvador, C. A.

UNIVERSIDAD DE ELSALVADOR

Rector

INGENIERO ANTONIO PERLA

Secretario General

DOCTOR JOSE SALINAS ARIZ

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES

Decano

DOCTOR ARTURO ZELEDON CASTRILLO

Secretario

DOCTOR JORGE ROBERTO CAMPOS

*



Jurado que practicó el primer examen
general privado de doctoramiento.

Presidente : Doctor MANUEL CASTRO RAMIREZ h.
Primer Vocal : Doctor RODOLFO CORDON.
Segundo Vocal : Doctor FRANCISCO ARRIETA GALLEGOS.

Jurado que practicó el segundo examen
general privado de doctoramiento.

Presidente : Doctor MAX PATRICIO BRANNON.
Primer Vocal : Doctor RENE PADILLA VELASCO.
Segundo Vocal : Doctor SALOMON PORTILLO ZELAYA.

Jurado que practicó el examen
público de doctoramiento.

Presidente : Doctor MANUEL CASTRO RAMIREZ h.
Primer Vocal : Doctor VICTOR MANUEL MARTICCRENA.
Segundo Vocal :: Doctor JOSE MARIA MENDEZ.

DEDICATORIA



COMO HOMENAJE A:

MI MADRE Y MIS HIJOS
ADORADOS ;

MIS QUERIDOS HERMANOS
POR CONSANGUINIDAD Y
AFINIDAD:

Y

LOS AMIGOS, CON CUYA
SIMPATIA Y CARINO SIEM
PRE CONTE.

INTRODUCCION

Con este acto venimos a cerrar, de manera modesta y humilde, una etapa de nuestra vida, para abrir otra llena de interrogaciones. La Universidad, nuestra querida y vieja Universidad, de manera solemne da hoy su último aporte, a quien, durante los años de estudio, acogió en su seno, procurando darle lo mejor de su espíritu. Es nuestro propósito en esta hora trascendente, hacer promesa de honrar a nuestra Alma Mater, sino con un brillante ejercicio profesional, por lo menos con una actitud honesta.

Fué nuestra intención presentar un trabajo de índole diferente al que hoy nos sirve de Tesis: pero considerando que, en aras de una urgente necesidad, bien valía sacrificar un trabajo, talvez más técnico, más enmarcado dentro de las exigencias puramente jurídicas, pero menos práctico, de utilidad remota, que se sumara como tantos otros al estante de las cosas olvidadas, por ello traemos éste, como un aporte a nuestra legislación positiva, concientes, por otra parte, de sus muchas deficiencias.

Es innegable que dentro de nuestro ordenamiento jurídico hacen falta un sinnúmero de leyes que vengán a regular una serie de conductas que de otra manera vendrían, con el tiempo, a dislocar, en cierta forma, la vida social.

He creído de buena fé, que en la larga lista de problemas por resolver, tiene preponderancia, y con carácter urgente, el del Tránsito, el cual tiene repercusiones insospechadas y sobre todo, por lo que actualmente significa para la vida, la salud y la economía de muchas personas.

De todos es conocida la pavorosa cifra de muertes, lesionados y pérdidas materiales que nos deja como saldo cada año que pasa, y no es posible permanecer indiferente, escudándose en el "dejar hacer, dejar pasar".

Fué, desde nuestro paso por el Juzgado Especial de Tránsito, al cual fuimos llamados para organizarlo, que comprendimos la necesidad inaplazable de regular de manera precisa tales problemas, darle el sustentáculo legal a dicho tribunal, el cual se contrae en la actualidad a discutir multas, oír quejas y proponer arreglos salomónicos.

El interés sobre este asunto ha cobrado tal magnitud, que personas de todas clases claman por una solución. La Dirección General de Policía ha creado una Comisión de Tránsito, el Club Rotario contrató un técnico que hizo un estudio sobre la circulación de vehículos, El Centro Cultural de Motoristas le dedica constante preocupación, algunos Magistrados de la Corte Suprema de Justicia nos solicitaron un trabajo sobre esta misma cuestión, todos ellos coincidiendo en el afán de resolver, de manera diferente a la actual, este problema.

Hace algún tiempo, por encargo que nos hizo el Ministerio de Defensa, elaboramos un proyecto sobre este mismo tema, del cual hemos tomado algunas ideas: dicho estudio se diferencia del presente, en cuanto aquél pretendía seguir la práctica que actualmente se aplica en el Juzgado de Tránsito y no las reformas sustanciales que son la base fundamental del presente.

En el título de esta Tesis se advierte ya, que está dividida en dos partes, un proyecto de ley y los comentarios a la misma.

Con respecto a lo primero, hemos procurado presentar un trabajo que comprenda lo esencial de las situaciones que regula y tenga el carácter de un cuerpo más o menos homogéneo, aunque en el fondo tienda a resolver de manera diferente a nuestra legislación común, algunos casos particulares de esta especial materia.

Los comentarios explican de mejor manera la intención de nuestro trabajo, puesto que en ellos hablamos en particular de la imprudencia, analizada a la luz de su aplicación en estas cuestiones; de la responsabilidad de las empresas; del seguro; del daño; de la libertad bajo fianza etc.

Es pues, el problema del Tránsito un asunto que ocupa sitio preeminente en el tapete de afanes y preocupaciones de un sin fin de personas, todas las cuales polarizan sus deseos y pugnan por alcanzar una fórmula que los resuelva.

Este estudio tiende a resolver, en la medida de mis fuerzas, las deficiencias por las cuales no se responde con plenitud a las necesidades cada vez mayores de esta especial cuestión.

El problema de suyo arduo, para nuestros escasos conocimientos, se torna hostil y escabroso: pero que nos valga la intención, y por ello rogamos - se nos dé la benevolencia que necesitamos para que se juzgue nuestro trabajo como lo que es: un inicio, un esbozo de lo que puede ser un cuadro colorido y armónico al terminarse, al ponerle los mil matices, que yo soy el primero en reconocer, le faltan a éste.

L E Y D E T R A N S I T O

LEY DE TRANSITO

TITULO I

Objeto de la ley. a quienes se aplica.
licencias y fianzas o seguros.

CAPITULO I

Objeto de la Ley y palabras de uso frecuente en la
misma.

Art. - 1o. - El objeto de la presente ley es regular la circulación, en las vías públicas, de peatones, animales y toda clase de vehículos, el transporte de personas y cosas, el procedimiento de inquirir las cuestiones de tránsito, jurisdicción, competencia y las sanciones en que incurran los que infrinjan las disposiciones dictadas al respecto.

Art. - 2o. - Los vehículos sujetos a la presente ley, son todos aquellos destinados al transporte de personas o cosas y que transiten por vías públicas y demás que el Reglamento de Tránsito determine. La presente ley se aplicará a los vehículos que caminen sobre rieles en defecto de las leyes, reglamentos o contratos que los regulen.

Art. - 3o. - Definiciones de varias palabras de uso frecuente en la presente Ley:

Vía Pública: Toda carretera, camino, calle o avenida destinada para el tránsito de peatones o vehículos, y las vías privadas cuando en ellas haya permiso general de circulación.

Zona de Seguridad: El espacio destinado para la circulación de peatones, comprendido entre el límite de boca-calle y la línea imaginaria paralela a ésta que se encuentra a dos metros hacia adentro de la vía y los que la autoridad correspondiente señalen.

Conductor: La persona que conduce, guía o maneja un vehículo.

Motorista: Toda persona que conduce o maneja legalmente un vehículo auto-motor.

Peatón: Toda persona que transite por las vías públicas a pie.

Pasajero: Toda persona que es conducida en un vehículo auto-motor y es ajena a la empresa.

Cobrador: Persona que hace efectivo el valor del pasaje en el interior de un vehículo.

Revisor: Persona que en los vehículos de transporte controla al cobrador y motorista.

Vehículo de carga o trailer: Coche de arrastre - Vehículo destinado a llevar pasajeros o carga sobre su estructura y que es arrastrado por un vehículo de motor.

Accidente de tránsito: En el suceso ocurrido ya sea por colisión de vehículos, choques, vuelco o atropello por los mismos.

Vehículo auto-motor: Todo vehículo impulsado por sí mismo que circule en vía pública o privada, con o sin necesidad de rieles y que se use para el transporte de personas o cosas.

CAPITULO II

PEATONES . -

Art. - 4o. - Todo peatón que transite por las vías públicas, lo harán observando las disposiciones señaladas por esta Ley y el Reglamento de Trán-

sito.

Art. - 5o. - Deberán observar las indicaciones que les hagan los Agentes de Autoridad y respetar las señaladas por paneles, rótulos y demás indicativos dados para la mejor regulación del tránsito.

Art. - 6o. - A todo peatón que al transitar por las vías públicas y que, por su inobservancia de las disposiciones reguladoras del Tránsito, le fuere ocasionado un daño o perjuicio, por un vehículo o artefacto cualquiera, no tendrá derecho a reclamación alguna y será el responsable del daño o perjuicio que se ocasione a terceros .

Si el daño o perjuicio le fuere ocasionado a consecuencia de imprudencia o por inobservancia de las disposiciones legales del tránsito de parte del conductor, tendrá derecho a una indemnización o rezarcimiento.

Art. - 7o. - Todo peatón **crusará** las vías por las zonas de seguridad, y en caso no las hubiere, deberá hacerlo tomando las debidas precauciones.

Art. - 8o. - Si un niño menor de 7 años transitar solo en la vía pública y por su culpa sufriere o se originare un accidente, serán responsables civilmente los padres o guardadores de dicho menor o demente.

CAPITULO III

ANIMALES

Art. - 9o. - La conducción de animales por las vías públicas, deberá hacerse de conformidad a las disposiciones legales y en su defecto, a las emana-

das de autoridad competente.

Art. 10o. - Cuando algún animal fuere atropellado, y no hubiere infracción a leyes o reglamentos por parte del conductor del vehículo, el propietario no tendrá derecho a reclamo alguno.

Art. - 11. - Cuando en la conducción de animales por las vías públicas hubiere infracción a leyes o reglamentos de la materia, deberá multarse al encargado o propietario de los mismos en relación a la gravedad de la infracción, y si debido a esa infracción hubiere o se ocasionare un accidente, serán los propietarios los responsables de las consecuencias civiles de dicho accidente.

Art. 12o. - Caso que un semoviente anduviere suelto, sin guía o vigilancia o ésta fuese insuficiente y fuere atropellado sin manifiesta imprudencia del conductor de un vehículo, estará éste exento de responsabilidad.

CAPITULO IV

DE LOS VEHICULOS, DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS Y

DE CARGA.

SECCION 1a.

VEHICULOS.

Art. - 13. - Todo vehículo destinado a circular por las vías públicas, para poder hacerlo, deberá haber pagado previamente su matrícula de circulación y llenado las demás exigencias de esta ley y las que el Reglamento determine.

- Art. 14o. - Sólo podrán ser matriculados aquellos vehículos que ofrezcan suficientes condiciones de seguridad.
- Art. 15o. - Cuando se trate de vehículos para el transporte de pasajeros, deberá exigírseles, además, comodidad y ornato, según su naturaleza. Las circunstancias anteriores deberán ser comprobadas, previamente a su matrícula por comisión nombrada al efecto.
- Art. 16o. - El examen de seguridad deberá verificarse por lo menos dos veces - en el año y en especial cuando lo exiga el Juez o el Jefe del Departamento General de Tránsito.
- Art. 17o. - Todo vehículo auto-motor llevará una placa en la parte posterior, colocada en el lugar más visible. La cual, además de los fines de control, servirá de comprobante de haberse pagado el impuesto de circulación, - juntamente con el documento de matrícula.
- Art. 18o. - La placa será de propiedad de quien aparezca que ha pagado el valor de ella, mientras no haya hecho traspaso de la misma, con conocimiento de la autoridad competente.
- Art. 19o. - El cambio de placas se hará a los dos años o más, debiendo pasar los vehículos, al finalizar cada año, por los exámenes correspondientes a que se refieren los artículos 14o. y 15o. y de acuerdo a las exigencias que el Reglamento determine.
- Art. 20o. - Los vehículos nacionales tendrán una placa fija, de un color determinado e invariable, citándose en todo lo demás a las obligaciones que se imponen a este respecto, a los demás vehículos.
- Art. 21o. - El paso por carreteras o poblaciones, de vehículos muy pesados, o

que ocasionen excesivo ruido, o muy voluminosos, o que dificulten el tránsito, deberá hacerse con permiso de la autoridad competente, quien le señalará la hora y su ruta.

Art. 22o. - Todo vehículo que circule por las vías públicas deberá llenar en todo momento las condiciones de seguridad que determina esta Ley y las del Reglamento respectivo, so pena de ser retirado de circulación.

Art. 23o. - Todo vehículo con matrícula de procedencia extranjera que ingrese a la República, estará sujeto a las disposiciones de la presente Ley.

Art. 24o. - Todo traspaso de vehículo con o sin placas o sólo de éstas, que por cualquier título se haga, deberá hacerse llenando los trámites reglamentarios.

Art. 25o. - Si la matrícula de un vehículo es obtenida en el segundo semestre, sólo se abonará la mitad del valor total de la matrícula.

Art. 26o. - Por los cambios de motor o pintura de vehículos no se percibirá impuesto alguno, y sólo habrá la obligación de obtener permiso mediante la solicitud correspondiente, so pena de incurrir en multa.

Art. 27o. - Los vehículos propiedad del Estado y usados por el Gobierno estarán exentos del pago de los derechos de matrícula prescritos por la Ley, pero deberán ceñirse por lo demás, a lo que esta ley o Reglamento determinen.

Art. 28o. - Al propietario o encargado directo de la conservación de un vehículo se le responsabilizará por las condiciones en que éste circule.

Art. 29o. - El propietario, empresario o encargado de un vehículo que esté bajo su cuidado, será el único responsable económicamente de los daños o per-

juicios que ocasionare aquél, debido a sus malas condiciones de servicio, independiente de la responsabilidad imputable al motorista, si la hubiere.

Art. 30o. - Todos los vehículos de tracción humana o animal, tendrán reguladas las horas en que puedan circular por el centro de toda población, en que por la intensidad de su tránsito, a juicio prudencial del Jefe de Tránsito, lo amerite.

Art. 31. - Cuando una vía férrea se curce a nivel con una vía pública, será obligación de la empresa ferroviaria el poner los dispositivos de seguridad necesarios. Si por falta de éstos ocurriere un accidente, será responsable civilmente la empresa, lo cual se entenderá siempre, a menos de probarse lo contrario. Todo ello sin perjuicio de imponer la responsabilidad penal a quien la tenga.

Art. 32. - Se prohíbe el uso de placas en otro automóvil que el señalado en la matrícula, salvo las placas para talleres de reparación, las de prueba o las que se den a empresas vendedoras de automóviles.

Art. 33o- La tradición de dominio de un automóvil se perfeccionará mediante el registro del
/aviso que de ella se haga a la Dirección General de Policía. El tal aviso deberá expresar las características necesarias para la identificación del vehículo.

En el caso de arrendamiento con promesa de venta, deberá hacerse lo mismo para que se entienda perfeccionado el contrato.

Para ser aceptados dichos avisos, en el caso de no ser presentados personalmente por el vendedor o arrendante, deberán ir autenticados, a menos que se trate de empresas cuyos representantes tengan registrada su firma.

Art. 34. - Los vehículos tales como motocicletas, moto-bicicletas, bicicletas, triciclos, carretas, carretones, etc., además de estar sujetos a las disposiciones de esta ley, que le sean pertinentes, serán regulados de manera especial por el reglamento.

SECCION 2a.

VEHICULOS PARA EL TRANSPORTE DE PASAJEROS.

Art. 35. - Las diferentes clases de estos vehículos serán regulados por el Reglamento, según su tamaño y capacidad.

Art. 36. - En los vehículos en los que haya cobrador, será éste el responsable de la seguridad del pasaje, tanto en el interior como en la entrada y salida del mismo.

Art. 37. - En las empresas de vehículos, en las cuales haya revisor, éste se concretará a controlar al cobrador y motorista en el desempeño de sus funciones, y cuando algo ordene, será bajo su responsabilidad, sin perjuicio de la que quepa a aquéllos.

Art. 38. - Por los daños personales o materiales inferidos a terceros por culpa o negligencia del personal de una empresa en el desempeño de sus funciones, quedará obligada económicamente la Empresa, no obstante convención en contrario, a responder por esos perjuicios, pero quedándole a salvo su derecho de repetir contra el directamente obligado.

Art. 39. - El empresario de transportes, está obligado a exigir y controlar el cumplimiento por parte de sus empleados, de las obligaciones que esta ley o el reglamento les imponga, bajo pena de multa de ₡25.00 a ₡100.00 en caso de contravención.

Art. 40. - En caso de muerte o lesión de un viajero, acaecida por accidente durante el transporte, la Empresa estará obligada al pleno resarcimiento de los daños y perjuicios, no obstante cualquier pacto en contrario, a menos que pruebe que el accidente previno de caso fortuito, fuerza mayor, o sucedió por culpa de la víctima o de un tercero por quien la Empresa no sea civilmente responsable.

Art. 41. - Todo vehículo con capacidad hasta para 10 pasajeros, sólo podrá ser conducido por motoristas que tengan como mínimo dos años de experiencia en la forma que lo determine el reglamento, no pena el propietario, en caso de accidente en que resultare culpable éste, de ser el total y único responsable de los daños materiales o personales resultantes, quedando sujeto el motorista a las penas que le correspondan.

Art. 42. - Todo vehículo con capacidad para 11 o más pasajeros, sólo podrán ser conducidos por motoristas con más de tres años de experiencia regulada por el reglamento, aplicando en caso de contravención, lo que ordene el artículo anterior.

Art. 43. - Si por cualquier causa dejaren de presentarse en el debido tiempo el pasajero o llevado la carga, el que ha tratado con el acarreador para el transporte, será obligado a pagar el valor del precio o flete.

Igual pena sufrirá el acarreador que no se presentare en el paraje y tiempo convenido, más cuatro veces el valor del pasaje o flete.

Art. 44. - Los vehículos destinados a este transporte no podrán llevar explosivos, artículos inflamables, mal olientes o en general peligrosos para la salud o la vida, o tan voluminosos que incomoden al pasaje.

SECCION 3a.

VEHICULOS DE C A R G A.

- Art. 45. - Los vehículos automotores destinados para el transporte de carga de cualquier naturaleza que sean, con capacidad para una tonelada y media o más de peso, sólo podrán ser conducidos por motoristas que tengan más de 3 años de serlo. Siendo aplicable, en caso de contravención, lo dispuesto en el Art. 41.
- Art. 46. - Caso de que un vehículo sea destinado para el transporte de pasajeros y carga, se considerará como si fuere sólo de carga, siéndole aplicable en lo pertinente, las disposiciones que regulan el transporte de pasajeros.
- Art. 47. - Los vehículos a que se refieren estos artículos, para su circulación y la forma de la conducción de los objetos que transporten, lo mismo que para su carga y descarga, deberán ceñirse a las disposiciones del reglamento.
- Art. 48. - En cualquier vehículo de carga, sólo podrán ir dos personas a la par del conductor, salvo que la cabina sea para mayor número de personas.
- Art. 49. - El transporte de personas en esta clase de vehículos, en los casos que se permita, será regulado por el Departamento del Tránsito.
- Art. 50. - Toda empresa que se encargue de conducir carga me diante comisión porte o flete, será responsable a las partes no obstante convención en contrario por las averías o daños que les resultaren por negligencia u omisión suya o de sus factores, dependientes u otros agentes cualesquiera. Igual responsabilidad habrá en caso de pérdida de la cosa o encomienda, salvo caso fortuito o fuerza mayor.

Art. 51. - En caso de que sean dos o más empresas las que hayan intervenido en el transporte de la cosa y no sea posible establecer cual de ellas sea la responsable de la pérdida, daño o deterioro de la misma, todas ellas serán obligadas a pagar por iguales partes el valor estimado por peritos, de las cosas perdidas, del daño o deterioro.

Art. 52. - Los vehículos destinados permanente o de manera temporal al transporte de materiales explosivos, inflamables, o de aquellos que de alguna manera o por alguna razón, la carga ofrezca un grave peligro, - deberán llevar los dispositivos de seguridad que sean necesarios.

Art. 53. - Las disposiciones de los artículos anteriores, serán aplicables a todo vehículo de arrastre o trailer.

CAPITULO V.

MOTORISTAS

Art. 54. - Todo motorista debe guiar su vehículo con la precaución necesaria y racional cautela que le permita, en cualquier condición o circunstancia, tener o mantener el dominio sobre el mismo.

Art. 55. - Toda persona que maneje un vehículo de los que se refiere esta ley, está obligado a saber y respetar en todo momento, las disposiciones de esta ley y las que le competan del Reglamento de Tránsito. A los que se compruebe que las ignoran, se entenderá que cometen imprudencia.

Art. 56. - Habrá también imprudencia de parte de aquél a quien se le sorprenda manejando sin haber obtenido licencia, si hubiere accidente y se le comprobare que no puede manejar, la imprudencia se considerará grave.

- Art. 57. - Toda persona que maneje un vehículo en estado anormal por haber ingerido licor u otros tóxicos enervantes, a tal grado que sea evidente que ha disminuido sus facultades, tanto físicas como mentales, comete imprudencia y si hubiere accidente como consecuencia de ello, ésta se calificará como imprudencia grave.
- Art. 58. - Se entenderá que hay excesiva velocidad cuando se maneje un vehículo a un tercio más de la velocidad señalada o permitida. Las estimaciones del artículo anterior son aplicables a éste.
- Art. 59. - Ningún motorista deberá permitir que persona sin licencia maneje el vehículo que él debe de llevar; en caso contrario, la responsabilidad pecuniaria que se derive de cualquier hecho cometido por dicha persona, será de la responsabilidad del motorista, sin perjuicio de la que se le pueda imputar penalmente.
- Art. 60. - Al motorista que sobrepase a otro en curva horizontal o vertical, ambas sin visibilidad suficiente, se le aplicarán las estimaciones del Art. 57.
- Art. 61. - Los niños, ancianos o lisiados que tengan visible su defecto, ya sean peatones o pasajeros, obligan a una mayor precaución del motorista, cobrador o revisor en su caso.
- Art. 62. - El motorista que ceda el manejo de su vehículo, a persona no licenciada, o que siendolo no esté en condiciones de poder hacerlo, ya sea por prohibírselo la ley o el reglamento, o por sus condiciones físicas, mentales o emocionales, será responsable civilmente de los daños que se ocasionaren, sin perjuicio de lo que le sea imputable penalmente.

Art. 63. - Todo motorista que manejando un vehículo en la noche, se encuentre con otro en sentido contrario, deberá poner luces bajas, el no hacerlo constituirá imprudencia y si hubiere accidente como consecuencia de dicha infracción, se estimará esta como imprudencia grave.

Art. 64. - Todo motorista está obligado a portar su licencia siempre que maneje y a mostrarla cuando la autoridad competente se lo pida.

Art. 65. - En caso de accidente en que resulte homicidio, el motorista deberá permanecer en el lugar de los hechos hasta que llegue autoridad competente, salvo que también hubiere habido lesionados, pues en este caso, deberá llevar a éstos al hospital mas próximo para su curación y presentarse después al lugar de los hechos o a la policía o cuerpo de seguridad más cercano. - En caso de contravención, si se le captura, no se le admitirá fianza de la haz y si resulta culpable se le impondrá una tercera parte más de la pena corporal y pecuniaria. Si no fuere culpable se le impondrá una multa de ₡50.00 a ₡150.00 a juicio prudencial del juez.

CAPITULO VI

LICENCIAS .

Art. 66. - Licencia de manejar vehículos automotores o simplemente "licencia", es el documento que comprueba que se han llenado los requisitos previos a su obtención y que se ha pagado el impuesto correspondiente, siendo, por tanto, la autorización que otorga la oficina respectiva y mediante la cual, una persona, prueba estar capacitada para el manejo de vehículos automotores, adquiriendo el derecho a ser tenido como Motorista.

- Art. 67. - Para la obtención de la licencia es requisito previo el aprendizaje por el término de seis meses, exceptuándose a los motoristas de vehículos particulares, a los cuales solo se les exigirán tres meses. Cuando cualquier persona solicite que se le haga el examen de competencia, asegurando estar capacitada para ello, se le concederá, aun cuando no hayan transcurrido los términos dichos.
- Art. 68. - Para el aprendizaje a que se refiere el artículo anterior, es necesario la obtención de la tarjeta de práctica, la cual será extendida por la oficina que otorga las licencias.
- Art. 69. - Los requisitos para la obtención de la tarjeta de práctica, lo mismo que las condiciones en que deba hacerse el aprendizaje, serán reguladas por el reglamento respectivo.
- Art. 70. - El Departamento de Tránsito llevará registros de las licencias que se extiendan y refrenden y los Jueces de Tránsito de las que sean suspendidas o caducadas, debiéndose enviar entre sí copias de dichos registros para los efectos legales.
- Art. 71. - La refrenda de las licencias se hará de acuerdo a los requisitos y exigencias del Reglamento, no debiendo faltar en el comprobante obtenido, la fecha en que se obtuvo por primera vez el derecho de manejar.
- Art. 72. - Respecto a los motoristas licenciados en el extranjero, se estará a lo regulado en las convenciones sobre la materia, especialmente por la Convención Interamericana, que sobre el Tráfico Automotor se celebró en Washington D. C. el 6 de Enero de 1944 y que está en vigencia desde el 22 de Junio del mismo año, y en su defecto, se aplicarán las disposiciones de esta ley y las del Reglamento.

73. - No podrá expedirse licencia a ninguna persona que sea menor de 18 años, so pena el funcionario que la autorice, de incurrir en una multa de \$300.00 y además, será anulada la misma.
74. - Se extenderán tres clases de licencias: para motociclistas, motoristas de vehículos particulares y motoristas de oficio, pudiendo ser las de los últimos, de oficio o de oficio pesado. Los motoristas de oficio podrán manejar cualquier clase de vehículos, excepto los simplemente de oficio que no podrán manejar vehículos pesados. Los requisitos para obtener o pasar de una clase a otra, serán reguladas por el reglamento respectivo.
75. - Las tarjetas extendidas para aprendizaje no podrán ser utilizadas para practicar el manejo de vehículos pesados de motor y en los casos en que se pretenda obtener licencia de oficio, cuya práctica haya de hacerse en vehículos de carga o pasajeros, solo podrán hacerlo cuando éstos no estén en servicio y no lleven otras personas más que el aprendiz o practicante y la persona encargada de su enseñanza.
76. - Cada tarjeta de aprendizaje se considerará cancelada y sin ningún valor, cuando el tenedor de la misma haya dejado transcurrir 15 días después de su vencimiento sin sujetarse al examen o sin haber renovado la misma.
77. - Si a las personas a las cuales se les ha extendido licencia les sobreviniere alguna incapacidad para el manejo de automotores, previo examen por dos médicos nombrados por el Juez de Tránsito y confirmado por éstos la incapacidad, la licencia le será cancelada.

- Art. 78. - No se expedirán licencias de ninguna clase a personas de notoria mala conducta ni a los que no hayan cursado el 4o. Grado de Primaria, o que en su caso, no hayan aprobado el examen que al efecto se les hará en el Departamento de Tránsito. -
- Art. 79. - Las licencias podrán suspenderse, al prudente arbitrio del Juez, según cada caso ocurrente, por un período que no pasará de cinco años y solo podrán cancelarse en los casos que esta ley lo determine.
- Art. 80. - En los casos de gran deterioro o pérdida de la licencia, será válida la certificación extendida por la oficina correspondiente, siempre que a dicha certificación se le agregue el retrato del interesado con la razón de que se ha confrontado con el que existe en el registro de dicha oficina.
- Art. 81. - Cualquier alteración maliciosa hecha en la licencia por el interesado o con su conocimiento, dará lugar a que se le cancele definitivamente, sin perjuicio de la responsabilidad penal que le correspondiere.
- Art. 82. - En los casos de suspensión de la licencia, los requisitos para su rehabilitación en cada caso, serán señalados por el reglamento.

CAPITULO VII

FIANZAS O SEGUROS.

- Art. 83. - Todo vehículo automotor que sea destinado a circular por las vías públicas, para poder hacerlo, tendrá su propietario, previamente a la obtención de la matrícula, que presentar una fianza o seguro no -

menor de ₱5.000.00. Los vehículos de carga y también los de pasajeros que tengan cabida para más de diez personas, deberán rendirla no menor de ₱10.000.00.

Los vehículos propiedad del Estado también deberán llenar este requisito y en caso de accidente, si estos no estuvieren asegurados, se responsabilizará personalmente al jefe de la oficina de la cual dependan y que haya permitido la circulación de esos vehículos sin cerciorarse de que estén asegurados.

Art. 84. - La dicha fianza o seguro servirán para responder al pago, en el caso de que con el automóvil se ocasionaren daños o perjuicios a terceros, directos o indirectos, y las infracciones que les sean aplicables.

Art. 85. - El plazo de vigencia de la garantía rendida será por el término que se dé a la matrícula, bajo el entendido de que si por cualquier circunstancia cesare la garantía, disminuyere su monto en más de una décima parte, o caducare ésta, o en alguna forma quedare o fuere insolvente el fiador o asegurador, se retirará el derecho de circulación del automóvil y no se devolverá o no se permitirá matricularlo nuevamente, hasta tanto no se cancelen las obligaciones pendientes y no se presente nueva garantía en su caso.

Art. 86. - Corrido el término por el cual fué otorgada la fianza o el seguro, habrá derecho a reclamar al fiador o asegurador, por accidentes ocurridos durante la vigencia de la garantía, únicamente durante el año siguiente, pasado el cual, se entenderá haber prescrito tal derecho.

Art. 87. - La fianza o seguro deberá responder por los hechos cometidos con el vehículo que garantiza, cualquiera que fuere la forma en que hubiere -

gistro correspondiente y haga efectivo el valor de la primera, cuando en cualquier tiempo se le solicite solvencia o él haga el reclamo correspondiente y resuelva sobre el segundo.

Art. 116. - Las multas por simples infracciones a esta ley o reglamento, las sentenciará y hará efectiva el Juez o la autoridad competente, en virtud de la esquela de infracción o parte del Agente, y de conformidad a las disposiciones vigentes al respecto.

Art. 117. - Si en el término de ley, el infractor se presentare al Juzgado a donde correspondiera y no estuviere conforme, hará su exposición verbalmente, diciendo las razones que creyere en su descargo y si se acreditare que la transgresión ocurrió sin su culpa, o ella no exista, se le eximirá del pago de la multa.

Art. 118. - La resolución que en estos casos se pronuncie por el Juez Especial de Tránsito causa ejecutoria, y cuando hayan sido puestas por los encargados de tránsito cabrá apelar, en el propio acto de la notificación respectiva, para ante el Juez Especial de Tránsito, la resolución de éste, causa ejecutoria.

Art. 119. - Si se impone la multa, los infractores están sujetos a la pena de arresto, a razón de un día por cada cincuenta centavos de colón, si no pudieren o no quisieren hacer efectivo el pago. Dicho arresto no podrá pasar de treinta días.

Art. 120. - El procedimiento para ventilar las multas será verbal y el Juez o el encargado de tránsito, pondrán sus sentencias de manera breve al reverso de la esquela de infracción o del parte del agente.

CAPITULO III

ACCIDENTES DE TRANSITO.

- Art. 121. - Al producirse un accidente de tránsito, el juez competente, o miembro del personal del juzgado de tránsito o comisionados por el Juez de Tránsito o los adscritos a la jefatura de tránsito, en cuya jurisdicción ocurra el suceso, se apersonarán inmediatamente en el lugar de los hechos con el fin de tomar los datos necesarios sobre la forma y circunstancias en que acaecieron. El personal de la jefatura que haya conocido elevará de inmediato su informe al juez competente, poniendo de inmediato a la orden del juez las personas detenidas. Este informe será sin perjuicio del que por razones inherentes a sus cargos estén obligados a enviar a la jefatura de tránsito, debiendo consignar en ellos los siguientes datos:
- 1o) día y hora exactos:
 - 2o) lugar preciso (esquina, curcuero, eje de calle, izquierda o derecha, distancia de cuneta u orilla, etc.) donde ocurrió el accidente).
 - 3o) Si hay señales o no de breques y su medida en el primer caso.
 - 4o) Clase de servicio, tipo, marca, color, modelo y número de placa del vehículo.
 - 5o) Nombre, domicilio y residencia de las víctimas, si las hubiere. Lugar donde hayan sido curadas o trasladadas.
 - 6o) Si se hubieren ocasionado daños, una somera descripción de los mismos.
 - 7o) Nombre, domicilio y dirección de los motoristas o conductores, número de sus licencias, haciendo constar si no la tuvieron o no fueron

licenciados, y de ser posible el estado o condición de los motoristas en el momento del accidente.

8o) Nombre, domicilio y dirección de los testigos y los datos que se crean necesarios para averiguar la verdad; y

9o) Una estimación de las posibles causas del accidente.

Art. 122. - Tan luego el Juez conozca o reciba el informe del accidente, ordenará que peritos estimen los daños materiales en los automóviles o en las cosas, le describan detalladamente los mismos, el importe aproximado de las reparaciones, si fueran ésta posible, o el valor total de las cosas, lo mismo que el tiempo en que fuere normal repararlas; todo ello con el fin de que en la sentencia se precise, al que resulte responsable, la suma que debe abonar al o los perjudicados.

Art. 123. - Tanto el juez, como el personal del Juzgado de Tránsito, o el de la Policía, además de llenar los trámites a que se refiere el artículo 121, citará al o los motoristas o conductores de automóviles y a los testigos, para que todos ellos comparezcan a la hora señalada a la audiencia que tendrá lugar en el juzgado al segundo día útil, contados desde el día siguiente a aquel en que se verificó el accidente. Esto en el caso de que los lesionados, si los hubiere, fuere evidente que lo están levemente o los daños ocasionados no fueren de mucha consideración.

Art. 124. - Cuando resultare alguna persona muerta, o gravemente lesionada, se remitirán detenidos al o los motoristas, cuando no se pueda establecer de inmediato, quien es el responsable, a la cárcel especial que habrá al efecto, y a los testigos se les citará en momento oportuno.

Art. 125. - En los casos de detención a que se refiere el artículo anterior, el Juez podrá ordenar, bajo fianza de la haz, la libertad de los detenidos en tan to se les sentencia ejecutoriadamente. Dicha fianza será suficiente a ju cio prudencial del Juez y solo podrá ser hipotecaria, bancaria o por con signación de la cantidad ordenada por el Juez y tendrá por objeto que el favorecido se presente a cumplir su pena cuando la sentencia le sea des favorable. Dicha garantía se otorgará a favor del Estado, por mediación del respectivo representante del Fisco.

Art. 126. - Si la sentencia ejecutoriada fuere condenatoria para quien está en libertad bajo fianza, notificada que le fuere al que prestó la garantía o la consignación, este presentará al reo dentro de diez días para que cumpla la pena impuesta. Enviado que fuere el reo al lugar donde cumplirá su pena, se cancelará la garantía o se devolverá lo consignado en su ca so. Si el reo no fuere presentado en el término de ley se hará efectiva la garantía y los dineros se remitirán a la administración de rentas - mas próxima o a la Tesorería en su caso y se girarán las órdenes de captura correspondientes.

Art. 127. - Cuando no haya sido posible la entrega inmediata del informe policial o el de los peritos, éstos deberán ser enviados o entregados al Juzgado, en el término perentorio de 24 horas contados a partir del momento de - inspección o peritaje.

Art. 128. - Cuando en un accidente de tránsito sólo se hubieren ocasionado daños, éstos fueren de muy poca importancia que no pasare su valor de \$50.00 y hubiere acuerdo entre las partes, los Agentes de Policía se limitarán

a entregar la papeleta de infracción al o los responsables, indicando en ella la disposición transgredida, poniendo de inmediato dentro de 24 horas en conocimiento de todo ello al Juez Especial de Tránsito o al Encargado de los asuntos de tránsito, para los efectos de la anotación en el record de los conductores y la aplicación de la multa a que se hubieren hecho acreedores.

Art. 129. - Cuando el hecho que se ventile constituya una falta o los daños materiales sean menos de ₡200.00, se procederá en juicio verbal, abriéndose a pruebas por 8 días, en caso de absoluta necesidad, a juicio prudencial del juez.

Art. 130. - Cuando el hecho que se investiga sea de lesiones menos graves o los daños materiales sean mayores de ₡200.00 y no pasen de ₡500.00 se procederá en forma sumaria.

Art. 131. - Cuando hubiere homicidio, o las lesiones sean graves, o los daños sean mayores de ₡500.00, se procederá con plenitud de trámites.

Art. 132. - Cuando los daños sean materiales, no habrá lugar a la acción penal y la reparación de los mismos será objeto de reclamarlos mediante acción civil, ante los jueces designados por esta ley.

Art. 133. - La indemnización de perjuicios personales se regulará por una ley especial.

Art. 134. - Cuando el valor de la fianza o seguro no alcance para cubrir los reclamos de todos los perjudicados, éstos se satisfarán en el orden siguiente:

1o.) Los homicidios.

2o.) Lesiones graves.

3o.) Lesiones menos graves.

4o.) Lesiones que sean faltas.

5o.) Daños materiales y

TITULO IV.

P E N A S.

Art. 135. - Las penas que deberá imponer el Juez, a su juicio prudencial, dentro de cada escala, serán las siguientes:

1o) De dos a tres años de prisión mayor en caso de homicidio:

2o) De uno a dos años de prisión mayor en los casos de los números 1o, 2o y 3o. del artículo 368 Pn.:

3o) De seis meses a un año de prisión mayor en el caso del número 4o. del mismo artículo:

4o) De uno a seis meses de prisión menor, si fueren lesiones menos graves y

5o) De diez a veinte días de arresto si el hecho constituyere falta.

Art. 136. - Cuando sean simples infracciones a esta ley o al reglamento, se sancionará con multas de 5 a 50 colones.

Art. 137. - En todos aquellos casos en que en esta ley o por el juez se estime que hay imprudencia, se aplicará una multa que irá de 55 a 150 colones.

Art. 138. - Cuando haya habido imprudencia grave se impondrá como pena accesoria una suma que irá de ₡155.00 a ₡300.00. En este caso, como en los 2 artículos anteriores, el Juez, a su juicio prudencial, impondrá la multa, atendiendo a las condiciones y circunstancias en que haya sido cometida.

Art. 139. - El Juez podrá suspender el uso de la licencia, según su prudente arbitrio; en el caso de simples infracciones, desde diez a treinta días; cuando haya imprudencia, desde uno a doce meses y cuando haya habido impruden

cia grave, de uno a cinco años.

Art. 140. - En caso de reinsidencia de los dos últimos casos a que se refiere el artículo anterior, desde la tercera vez, se aplicará el doble de la pena, excepto los de imprudencia grave cuando haya habido homicidio o lesiones graves, en los cuales, si por segunda vez se declarare culpable al reo, se les retirará definitivamente la licencia.

Art. 141. - A toda persona que estando suspendida en el uso de su licencia se le sorprendiere manejando, se le aplicará el doble de la pena impuesta, tanto en lo pecuniario como en la retención de su licencia, conociendo en esto el Juez Especial de Tránsito.

Art. 142. - Todo motorista al cual se le haya notificado que tiene multas pendientes de pago y no las cancelare en el término de 30 días, se le retirará su licencia hasta tanto se ponga solvente.

Art. 143. - Todas las multas impuestas por esta ley o reglamento, ingresarán al fondo general del Fisco.

TITULO V.

F A L L O.

Art. 144. - Para sentenciar en las cuestiones de tránsito deberá de tomarse en cuenta, además de lo prescrito en la legislación común, la mayor o menor gravedad de la sola imprudencia que motivó el daño.

Art. 145. - Las personas que por su imprudencia dieren lugar a que otras ocasionen un accidente, serán las responsables de los daños y perjuicios que ocasionaren por tal motivo.

- Art. 146. - Cuando haya concurrencia de imprudencias en la motivación del daño material, la responsabilidad será según el grado de participación y cuando ésta no se pueda establecer, responderán solidariamente.
- Art. 147. - Cuando haya habido concurrencia de imprudencias en la motivación del daño personal, la responsabilidad penal y pecuniaria será según el grado de participación y cuando ésta no fuere posible poder establecer, se estimará que hay coautoría y responderán solidariamente.
- Art. 148. - El juez en su sentencia apreciará, según su criterio, el valor de la falta inicial y determinante o solo la determinante, como causal del daño, y si hubiere concurrencia de imprudencias las estimará con igual criterio.

TITULO FINAL

DISPOSICIONES GENERALES

- Art. 149. - En las poblaciones que el Ministerio de Cultura Popular lo juzgue conveniente, será obligatorio enseñarles a los niños de sección primaria las disposiciones de esta ley y las del reglamento que sean pertinentes.
- Art. 150. - A las personas detenidas por cuestiones de tránsito se les tendrá en un recinto especial y en ningún caso en el de los detenidos por delitos o faltas comunes.
- Art. 151. - Los testigos que citados personalmente no se presentaren se les hará comparecer por apremio.
- Art. 152. - Se prohíbe el uso de las placas en otro automóvil de el señalado en la

matrícula, salvo los casos permitidos por la ley.

- Art. 153. - Toda empresa de transportes deberá llevar registros de sus vehículos en servicio, su hora de salida, de entrada y del personal encargado en cualquier momento de su circulación.
- Art. 154. - En los vehículos de pasajeros tendrán éstos la facultad de llevar hasta 60 libras de equipaje sin pagar sobrecargo.
- Art. 155. - En los vehículos para el transporte inter-urbano de pasajeros, el contrato se probará con la papeleta o boleto en que conste el lugar de destino, el precio y la fecha. El control de equipaje se hará por doble ficha, una para el pasajero y la otra que se fijará en el equipaje.
- Art. 156. - Para los efectos de esta ley, se presumirá legalmente que es propietario del vehículo, la persona a cuyo nombre esté la matrícula.
- Art. 157. - En defecto de lo que en esta ley se disponga, se aplicarán las prescripciones de la legislación común.
- Art. 158. - En los casos de los números tercero, cuarto y quinto del Art. 135, podrá el Juez conmutar la pena por dinero, siempre que se haya indemnizado cumplidamente al o los perjudicados. La base para hacerla, será de dos a cincuenta colones, a juicio prudencial del Juez, por cada día que se conmute, tomando en cuenta la condición social y económica del reo.

C O M E N T A R I O S

C O M E N T A R I O S

No es nuestro propósito en estos comentarios hacer un análisis puntualizado de cada uno de los artículos de este proyecto, nos concretaremos únicamente a los que de algún modo cambien o modifiquen otras leyes, o que por razones que en su oportunidad se dirá, ameriten una explicación.

Sí podemos decir, con carácter general, que el plan seguido en el desarrollo del proyecto, es más o menos el enunciado en su artículo primero, que se refiere al objeto de la ley.

El problema contemplado en este proyecto presenta dos situaciones: prevenir los accidentes de tránsito, dictando reglas a seguir e imponiendo multas por su desobediencia, o sancionar la imprudencia cuando ésta se ha concretado en un daño.

En el accidente de tránsito propiamente dicho, no puede considerarse como causal, la intención maliciosa de cometerlo, pues en tal supuesto, estaríamos abocados a juzgar un hecho doloso en el cual ha servido de instrumento para el crimen el automóvil. Puede ser, por otra parte, puramente fortuito, y en tal caso no surgen responsabilidades jurídicas, no siendo por lo tanto esta situación, objeto de nuestras preocupaciones.

De esta manera llegamos a la conclusión de que es propio del accidente de tránsito, la falta de precaución, el descuido, la ausencia de cautela. En una palabra, el resorte, la causa, el motivo del accidente de tránsito, es la imprudencia.

Comenzaremos pues, por hacer un pequeño recordatorio de la imprudencia en general, para luego puntualizar lo particular de la misma en el accidente de

tránsito. De tales ideas partiremos para justificar nuestro criterio expuesto en los artículos pertinentes.

Juzgamos necesario explicar, que decimos imprudencia y no culpa, en razón de que nuestro Arto. 527 Pn. así la llama, y creemos que con buena razón, dado que la palabra culpa, a pesar de su constante uso en los tratados sobre la materia, expresa en ciertos casos una idea diferente, como cuando la usamos en el sentido de falta cometida con conocimiento y voluntad o la de ser el motivo para deducir alguna responsabilidad, que como vemos, la última es una expresión muy vaga y la primera es totalmente opuesta al significado de imprevisibilidad, de falta de cautela, de total ausencia de malicia, de ligereza, de precaución etc. que son en realidad, la condición sine qua non de la imprudencia. En estos comentarios no obstante emplearemos para mayor comodidad indistintamente los términos culpa e imprudencia.

La historia de la culpa es relativamente reciente: son los romanos los que le dan carta de ciudadanía en el Derecho Civil y bajo el impulso poderoso del análisis de sus juristas, es que queda establecido con claridad el concepto de la imprudencia.

Bien es cierto que con anterioridad, los babilonios, los hindúes, los chinos y los israelitas, tanteaban este terreno hablando de ineptitud, de impericia, de hechos cometidos por accidente y no por odio, pero todo ello en forma vaga e imprecisa, pues cuando no lo confundían con el caso fortuito, lo castigaban por razón del daño, la venganza de la sangre.

Desde ese entonces ha estado bajo constante elaboración y en nuestros días el aumento considerable de los delitos por imprudencia cometidos con automóviles

ha hecho necesario o mejor dicho se han ahondado los estudios sobre esta materia.

ESCUELA CLÁSICA.

Los maestros de la Escuela Clásica le dedican buena parte de sus afanes y llegan con el ilustre Carrara a su expresión más elaborada.

La culpa se define como la omisión voluntaria de diligencia al calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio hecho.

Se dice omisión voluntaria, porque si por vicio de la inteligencia no se previeron las consecuencias dañosas de un hecho, es también cierto que hay un vicio de la voluntad como causa, pues en razón de ésta es que no se empleó la reflexión necesaria para estimar y conocer con anticipación los resultados dañosos.

Al decir consecuencias previsibles, se está señalando lo que es característico de la imprudencia, pues como dice el mismo Carrara, "la previsibilidad es la esencia misma de la culpa", siendo ésta la que sirve para establecer los grados de la imprudencia en lata, leve y levisima, según sea el resultado dañoso más o menos previsible. Es lata cuando el resultado dañoso está al alcance de la previsión de todos los hombres, es leve cuando queda restringida a la de los hombres diligentes, y levísima cuando únicamente se prevé mediante el empleo de una reflexión extraordinaria o no común.

Su diferencia con el dolo estriba en que en éste siempre se quiere el resultado dañoso y como acabamos de ver, en la culpa no se prevé el resultado, distinguiéndose ambos del caso fortuito, en que en éste, no hay posibilidad de prever el mal.

Como vemos, para la escuela clásica, la previsibilidad es la base para establecer los grados de la culpa y la nota diferencial con el dolo y el caso.

Los sostenedores de la escuela clásica, motivan la incriminación de los delitos culposos en la teoría de la voluntad.

Todos ellos, amparados en la tesis de libre arbitrio, encuentran en la intencionalidad de los delitos dolosos la razón de la responsabilidad y como en la culpa aquélla no existe, recurren a explicar la incriminación, ya por excepción al dolo, por sospechar en ella éste, o como un vicio de inteligencia que requiere traer el derecho de la sociedad para explicar la necesidad de corregir a los negligentes, etc. El gran Carrara sostiene que la razón de su imputabilidad política estriba, en que siendo un vicio de la voluntad, son moralmente imputables, porque es un acto de la voluntad mantener en estado negativo las facultades intelectivas y porque estos hechos hacen sentir "al buen ciudadano disminuido sus sentimientos de seguridad y el inclinado a ser imprudente, encuentra en ellos un mal ejemplo".

ESCUELA POSITIVA.

Los positivistas, con Enrique Ferri a la cabeza, al atacar los postulados básicos de la escuela clásica, no podían menos que declararse en contra de la teoría de la voluntad y de la previsibilidad en los delitos por imprudencia.

Uno de los principios esenciales de esta escuela, es que ningún daño debe quedar sin indemnización, apartándose, como se ve, de la tesis clásica de que lo injusto (se presupone el dolo o la culpa), es lo que da pie para la reparación del daño. La escuela positiva pretende que todo daño debe ser reparado, aún el

producido por caso fortuito, dando lugar a que Cavagnari dijera que ésta es -
 "la teoría de que quien ha roto una cosa, la pague".

En esta escuela, Tosti, como Alméndingen en la clásica, opina que la culpa es un vicio de inteligencia, por lo cual las actividades del agente pueden ser peligrosas para la sociedad, derivando de esta circunstancia la necesidad del castigo de los delitos culposos; como vemos, no por una razón filosófica, sino por una meramente utilitaria, porque de no ser castigados, provocarían reacción de parte de quien recibió el daño, provocando disturbios sociales.

Ferrí, el recio luchador positivista, motiva la razón de la responsabilidad en los delitos por imprudencia, en los principios de la defensa social, es decir, por el carácter antisocial del acto y por la temibilidad del delincuente.

Angiolini, es uno de los brillantes expositores de esta escuela, y se ocupa de manera especial de este tipo de delito.

Su tesis es eminentemente materialista, pues supone que los fenómenos -
 psíquicos e inmateriales son simples manifestaciones funcionales de los centros nerviosos y especialmente de la corteza cerebral, por lo tanto, la culpa debe -
 de estudiarse dentro del campo físico-psicológico, reduciendo la idea de la imprudencia, ya a un defecto de asociación, ya a un defecto de atención.

En su estudio, presenta la división de los delincuentes por culpa, así:

- 1o. - Delincuentes culpables por falta de sentido moral, de altruismo.
- 2o. - Delincuentes culpables por impericia, por ineptitud;
- 3o. - Delincuentes culpables por defectos en el mecanismo de la atención o en las facultades asociativas; y
- 4o. - Delincuentes culpables por la fuerza del ambiente, por surmenage físico

e intelectual.

En la primera comprende a aquellos delincuentes que quieren la causa, - preven el efecto, pero no creen que ocurrirá el daño. (Enfermos contagiosos, empresarios que no cuidan de la salud de sus obreros).

En la segunda, están los que no quieren la causa inmediata, que no les es consciente. (El médico ignorante, el arquitecto que falla en sus cálculos, los que infringen reglamentos).

En la tercera, comprende a los que han querido la causa, pero que no han previsto los efectos. (Los descuidados.)

La última categoría comprende a los que no quieren ni la causa ni el efecto. (El obrero que por exceso de fatiga lesiona a otro.)

Angiolini afirma "que en el hecho culposo hay siempre un acto inconciente, por no ser querida ni voluntaria la última acción que se atribuye al reo. Así pues, para él, la diferencia entre el delito por culpa y el delito por dolo consiste en que en éste el resultado nocivo es conciente y querido, y en aquél es inconciente y por tanto involuntario."

"Distingue entre aquellos delincuentes culpables que quisieron la causa sin querer el efecto y aquellos que no quisieron ni la causa ni el efecto." Recordándonos esta división, la diferencia entre culpa con previsión o sin ella de la escuela clásica.

NUESTRA L E Y.

Nuestro viejo código penal, de corte eminentemente clásico, nos dá en el inciso primero de su artículo 10, la noción de delito, poniendo en él como ras-

go fundamental o distintivo, la voluntariedad de la acción u omisión.

La omisión puede presentarse de tres maneras: omisión simple, comisión por omisión y omisión espiritual. En esta última, a diferencia de las 2 anteriores en las cuales la omisión es material, la omisión es espiritual, - pues se refiere a la falta de cuidado, de diligencia, de previsión de las consecuencias dañosas.

Es esta última categoría de la omisión, la que se encuentra enmarcada en nuestro artículo 527 Pn., el cual pena al que por imprudencia temeraria ejecutar un hecho que si mediare malicia constituiría un delito grave, al que con infracción de los reglamentos cometiere un delito por simple imprudencia o negligencia: y en el numeral 11 del Arto. 539 que se refiere a los que por simple imprudencia o negligencia sin cometer infracción de los reglamentos causaren un mal, que mediando malicia, constituiría delito o falta.

Como vemos, nuestro Código Penal ha hecho la misma división que tiene la culpa en lo civil, equiparando la imprudencia temeraria a la culpa lata, y la simple imprudencia o negligencia, por infracción a los reglamentos, a la culpa leve.

La jurisprudencia ha estimado que para que haya imprudencia, son precisas las siguientes condiciones:

- 1a. - Completa ausencia de intención maliciosa en el agente:
- 2a. - Producción material del daño que constituiría delito, si mediare malicia.
- 3a. - Falta en el agente de la previsión y racional cautela que debe acompañar a todos los actos de los que se pueda derivar un mal.

Estas condiciones no las analizamos por haberlas dejado más o menos explicadas anteriormente.

En lo referente a la responsabilidad civil originada por el delito por imprudencia, la tiene regulada en los Artos. 68 al 78 del mismo Código Penal, en los Artos. del 42 al 48 de Instrucción Criminal y los Artos. 2065 al 2072, el 2080 y demás pertinentes del Código Civil.

DERECHO MODERNO.

La tesis individualista que garantizaba esencialmente al individuo, comienza en muchas formas a desintegrarse, para dar paso al pujante concepto social del interés colectivo.

Tal situación se refleja en lo social, en lo económico y en lo político.

El orden jurídico que sufre cambios cuando la estructuración política se modifica, no ha dejado de sentir en este aspecto, el influjo de las nuevas ideas.

Las teorías modernas se inclinan por el agravio objetivo, desplazando la noción de la falta.

Talvez en la materia en que es más fácil observar tal circunstancia, es en las leyes del trabajo, en donde la libertad individual de contratar ha desaparecido casi totalmente para dar paso a los contratos colectivos de trabajo, en los cuales casi nada queda sujeto a la voluntad de las partes.

Es tan fuerte la influencia de estas corrientes, que aun en lo que se refiere a la imprudencia en accidentes de trabajo, ésta está profundamente modificada,

pues el principio básico de que para que existiera responsabilidad era necesario haber cometido una falta, es casi inaplicable.

Se ha establecido una presunción de culpa contra el patrono, por la cual éste es responsable de todo accidente que sufra un obrero o trabajador durante su trabajo, con la sola excepción de que el daño se lo haya ocasionado por su culpa.

Son varias las explicaciones que se han dado para justificar tal criterio: Bahr dice, que "aun cuando el damnificado no tenga la culpa, el damnificado es más inocente que él, y por consiguiente, el mal debe sufrirlo el primero.", Cavagnari, como ya lo dijimos anteriormente, acuñó la frase de que "quien ha roto una cosa debe pagarla."

Este volver hacia atrás en la historia, dándole al daño la importancia que tenía en épocas primitivas, se explica por motivos altruistas y casi siempre justos, considerándolos como motivo de perturbación social y al cual hay que reparar por todos los medios.

Este problema comenzó a inquietar a todos aquellos países en que el aumento de automóviles en circulación venía a plantearles situaciones nuevas, las cuales era necesario resolver.

A principios de este siglo, en Francia, como en la actualidad en nuestro país, se publicaron infinidad de artículos, pidiendo garantías para los atropellados. En Inglaterra, se publicó una ley sobre circulación; en Dinamarca apareció otra, regulando la responsabilidad civil. En todas esas naciones, surgía la preocupación de garantizar la reparación a los atropellados y de disminuir el número de accidentes.

Se pidió por unos la responsabilidad agravada, la inversión de la prueba, es decir, que el hechor probara el caso fortuito o la imprudencia del perjudicado: se pensó en el seguro obligatorio: algunos teóricos opinaron que debía de aplicarse la presunción de culpa en todos los accidentes de automóvil.

Como vemos, el aumento en el número de vehículos ha traído como consecuencia un aflictivo acrecimiento en accidentes de tránsito, los cuales se ha buscado la manera de disminuir, y garantizar por otra parte a los perjudicados.

La reparación del daño es vieja en el tiempo: uno de los códigos más antiguos que se conocen, el del Rey Hammurabí, en Babilonia, lo traía ya al establecer una compensación pecuniaria para resarcir el daño que causa un cirujano.

Por supuesto, que en los pueblos primitivos imperó con mayor frecuencia el derecho de venganza haciendo sufrir al causante de un daño uno igual, como lo atestigua la ley del Talión, "ojo por ojo, diente por diente."

Es más tarde que el Estado interviene orientando el sentido de venganza hacia una compensación pecuniaria, empezando por ser un derecho de la víctima, para terminar en obligación para ambas partes.

Viene después el concepto de la pérdida de la paz, aplicada por los delitos que ofendían a la comunidad.

Posteriormente aparece la composición que consistía, según Wergeld, en la cantidad pagada a la víctima.

Busse, en la cantidad pagada en concepto de pena, para reparar el daño causado:

Friedelgeld, en la cantidad pagada a la comunidad.

Los romanos hacen desaparecer la venganza de la sangre y hacen surgir la noción de que la obligación nace del delito. Son ellos los que dicen que las obligaciones nacen o de un contrato o de un delito.

Como vemos, la actual responsabilidad para la reparación civil, tiene viejos antecedentes.

Nosotros contemplamos dicha obligación en nuestro artículo 2080 Civil que reza: "Por regla general, todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe de ser reparado por ésta".

La responsabilidad civil, como el Busse de los Germanos, tiende a una reparación de interés privado, a diferencia de la responsabilidad penal que lo es a un interés colectivo.

Para terminar estos breves apuntes sobre la imprudencia, previos a las explicaciones sobre artículos del proyecto presentado, hablaremos de la concurrencia de imprudencias y de la responsabilidad de terceros.

CONCURRENCIA DE IMPRUDENCIAS.

Lo general es que sólo existe una sola imprudencia que motive el daño; por lo tanto, no es problema determinar quien es el que tiene que pagar y quien es el acreedor al resarcimiento. Pero son abundantes los casos en que dicha situación no se presenta tan simple: en el accidente de tránsito concurren muchas veces 2 o más vehículos en la producción del daño, o bien el directamente perjudicado ha cometido a su vez una imprudencia que coopera a la producción de su perjuicio.

Naturalmente situaciones de esta clase ameritan ser consideradas de un modo un tanto diferente. Cuando ha habido sólo imprudencia de parte de la víctima, no -

ofrece ningún problema desde luego que quien es causa de su mal no puede quejarse. Distinta es la situación cuando además de la imprudencia de la víctima ha habido otra, de parte del causante del daño. En tal caso, ¿cuál deberá ser el criterio que informe al juez para determinar el grado de responsabilidad que alcance a cada cual?

Pero bien, el problema anterior es aún menos complejo cuando lo comparamos con los que se plantean al tratar aquellos casos en que se han ocasionado daños mutuos, es decir, que hay dos imprudentes y 2 víctimas, tal caso ocurre cuando han sido varios los vehículos que han participado y sus conductores han infringido los reglamentos.

Este problema, que nosotros sepamos, no ha sido considerado en nuestros tribunales pues, o solo ha habido prueba contra uno solo de los imprudentes, o cuando se ha dado contra los dos y llevado a conocimiento del tribunal de conciencia, éste ha dado un veredicto absolutorio, y cuando únicamente de daños materiales se ha tratado, ya es bastante firme el criterio de estimar que los tales sólo dan lugar a una reclamación civil, por estimar muchos jueces, inclusive nuestro más alto tribunal de justicia, que no puede haber delito de daños cometidos por imprudencia, a mi entender, con razón.

Aclarado lo anterior, nos concretaremos a exponer lo que en otras partes se ha estimado necesario aplicar como criterio orientador, para la solución de dichos problemas. Son varias las teorías que se han expuesto.

La teoría de la neutralización estima que cuando 2 vehículos chocan, cada uno debe de probar la falta del otro sin que pueda declarársele exento de esta obligación, y en el caso de que ninguno pruebe la imprudencia o culpa del otro, debe de absolverse a ambos.

La del daño unilateral considera culpable al causante del daño, tomando como fundamento que quien no sufrió el resultado nocivo no puede pedir reparación. Se le critica a ésta, que puede darse el caso de quien cometió el daño esté exento de culpa por haber actuado con prudencia y haber obedecido los reglamentos.

La del choque unilateral, parte de la idea de que, "en un accidente en que un vehículo ha chocado con otro, si éste ha tenido un papel pasivo de no probarse que ha procedido con imprudencia este último, debe presumirse que la culpa es del primero, es decir, el que ha tenido un papel activo en el accidente". A esta tésis se le ha hecho la crítica siguiente: "el hecho de que sufra el choque, no supone para nada el que se esté, del hecho, exento de toda falta. En caso de un peligro inminente, basta un solo golpe de volante o de acelerador para ser atropellado en vez de atropellador: es la maniobra última la que determina el papel de abordador o de abordado."

Las anteriores teorías se han considerado muy simples y que como tales se prestan a cometer injusticias: pero en un momento dado, sí pueden tener un valor práctico en cuanto le pueden servir al juez en la orientación de su fallo.

Hemos dejado por último la teoría llamada de la falta inicial y determinante para exponerla con mayor extensión por considerar que es la que mejor se adapta a la resolución de muchos accidentes de tránsito.

Partimos del supuesto de que en un accidente en que han intervenido dos o más vehículos, todos ellos han cometido imprudencia o infracciones a los reglamentos.

Puede darse el caso que las faltas sean coetáneas o que se den sucesivamente.

En el primer supuesto no puede hablarse de falta inicial, salvo el caso de que

haya una infracción preexistente y sea ella lo suficientemente importante como para considerarla determinante del hecho dañoso, y en tal condición no hay caso, pero faltando ésta cabrá buscar únicamente la infracción causal.

Cuando las infracciones se cometen sucesivamente, sí cabe buscar la falta inicial, pues en muchos casos ella es el motivo del accidente, como cuando un vehículo A. corre por su izquierda en una curva y cuando se encuentra con un vehículo B que lleva su derecha, busca colocarse en el lugar correcto y el auto móvil B. se hace a su izquierda para evitar la colisión.

Pero bien puede suceder que siendo una imprudencia o una infracción a los reglamentos, no sea por su trascendencia la determinante del accidente, y en este caso habrá que buscar la falta necesaria e inmediata, causante del hecho dañoso. Esto ocurriría, por ejemplo, cuando un vehículo A. se detiene sin haber hecho su conductor la señal indicativa pertinente y un automóvil B. que va detrás a velocidad no reglamentaria, choca con él. Es evidente que el motorista del carro A. ha cometido una infracción a los reglamentos, pero es muy claro que la velocidad de B. determinó el accidente.

Todo lo dicho anteriormente es sobre la base de que haya prueba completa sobre los hechos, pues de otra manera no cabrían las consideraciones expuestas.

Este predominio del criterio de la falta determinante del accidente, puede dar lugar a grandes discusiones, por ser un concepto muy difícil de precisar, pero en realidad es el más justo. -

Sin embargo, debe venir aclarado con el criterio de la falta inicial, porque puede darse el caso, inclusive, de una falta más inmediata y directamente productora, pero que fué forzosamente ocasionada por una falta anterior de otro con

ductor. En este caso, el Tribunal debe pesar la importancia de cada falta o imprudencia y determinar si fué más importante la primera falta indirecta respecto al daño, pero que ocasionó una falsa maniobra, o bien la segunda falta, - que produjo directamente el daño. La debida ponderación entre ambos criterios, falta inicial o falta determinante, es difícil de hallar en la práctica, pero a su alrededor, deben de girar los razonamientos para demostrar el predominio de una u otra en cada caso concreto. .

Los criterios de los entendidos señalan las condiciones que deben concurrir para que pueda alegarse la causa inicial como motivadora del accidente, aclarando las relaciones que hay entre la causa inicial y la determinante que hemos tratado de exponer atrás. Dichas condiciones son:

- 1a) "Que el conductor que quiera apoyarse en el criterio de la falta inicial haya obrado prudente y legalmente hasta el último minuto:"
- 2a) "Que la falta inicial, al producirse, coloque al otro automóvil en un caso de fuerza mayor y obligándole a infringir las prescripciones reglamentarias" y
- 3a) "La verosimilitud de la eficacia de la maniobra ejecutada in extremis, es decir, que no se trate de una maniobra a tontas y a locas, sino que sea racionalmente necesaria y posiblemente eficaz para evitar el daño."

Cabría suponer para la solución de los problemas anteriores, que podrían darse 3 aspectos en el mismo, así:

- 1o. - Que dentro de las faltas cometidas, fuera una sola la que determinó el accidente: en tal caso cabría responsabilidad al motorista o conductor que fuera el autor de la misma y en tal supuesto ésto resolvería la cuestión.
- 2o. - No pudiendo establecer la infracción determinada, cabría deducir las res-

ponsabilidades, según el grado de participación de las imprudencias de la causación del daño y

3o. - No pudiéndose aplicar ninguno de los casos anteriores, pero establecido que fuere que hubo imprudencia por ambas partes, cabe deducir las responsabilidades por igual, es decir, imponiéndole a cada motorista la obligación de abonar la mitad de lo que le hubiere correspondido si sólo la imprudencia - de él hubiera motivado el daño.

Para la aplicación de las soluciones propuesta **a**, comprendemos que hay dificultad, pues para establecer, para el caso de falta inicial o determinante dentro de las varias cometidas, tiene que haber de parte del juez un juicio cuidadoso y circunstancial de los hechos.

Lo mismo le ocurrirá cuando tenga que estimar los grados de participación de las diferentes imprudencias, pues tendrá que hacer un estudio valorativo de las mismas.

RESPONSABILIDAD DE TERCEROS.

Nos queda por hablar de aquellas personas que no teniendo intervención directa en el hecho dañoso son, no obstante, también responsables.

Hemos apuntado ya con anterioridad, que esta obligación al parecer inadmisibles, se explica por el propósito de dejar cubiertos los daños que se ocasionen por personas, las más de las veces sin recursos, y que por tal situación dejarían a los perjudicados sin la posibilidad de resarcirse, dándole como fundamento a la responsabilidad que se deduce a los terceros obligados, el de que generalmente pueden reprochárseles, casi siempre, a unos su debilidad y a otros su -

mala elección y a todos su negligencia.

La teoría llamada del riesgo, que es la que se aplica en muchos de los casos de responsabilidad en el accidente de trabajo, la cual se podría explicar diciendo que consiste en que, quien está derivando beneficios de determinada actividad, - debe correr con la responsabilidad de los hechos dañosos que resulten como consecuencia de dicha actividad, también se ha traído a cuentas en los hechos de tránsito para llevar la obligación de pago del daño hasta el propietario del vehículo o el empresario.

Chironi afirma que "la razón fundamental sobre que descansa esta Institución, es que se responde del hecho ilícito que otra persona haya cometido, en cuanto el responsable estaba obligado a vigilar a este agente."

Muchos autores están conformes en fijar, como fundamento de esta responsabilidad, la culpa in vigilando o in eligendo.

Tanto con las personas que se tienen bajo guarda como con las que se elige para una determinada función, debe de actuarse con el cuidado debido, pues de no hacerlo así, y si ocurriere por tal circunstancia algún daño, existirá una presunción de culpa en razón de la mala vigilancia o elección.

Al hablar de culpa por falta de vigilancia o mala elección, se está presumiendo un defecto en razón del cual se establece la razón jurídica entre el tercero responsable y el agente, y ello es precisamente lo que hace surgir en aquél el deber de reparar un daño que el otro cometió.

ESTUDIO DEL PROYECTO.

Hasta aquí estos breves apuntes sobre la imprudencia.

Como ya dijimos al principio, no ha sido nuestro propósito hacer un estudio detallado de la imprudencia, pues para el objeto que nos proponemos, nos basta la breve reseña que sobre la misma hemos hecho, el cual es que nos sirva de antecedente para explicar muchas de nuestras ideas plasmadas en varios artículos de la ley presentada, y al hacerlo así, evitarnos inútiles repeticiones al tratar en particular cada uno de ellos.

No haremos mención de todas aquellas reglas que determinan una imprudencia, o de las que enmarcan una situación o una exigencia que se expliquen por sí mismas.

Para poder seguir un orden en la exposición, los iremos viendo según el lugar que les corresponda en el proyecto.

Empezaremos pues, por el artículo 60., el cual en su inciso lo. enmarca la tesis general de que a quien por su imprudencia le fuere ocasionado un daño, no tiene lugar a reclamo, pero además, se determina con claridad su responsabilidad si por su culpa se ocasionan daños a terceros. Esto último, a pesar de ser algo consecuencial para el imprudente, hemos querido dejarlo establecido con precisión por si ello puede ser un freno para los que llevan su descuido hasta la temeridad.

En el segundo inciso se consigna el derecho a la indemnización cuando se sufre un daño y lo decimos, para mayor abundamiento, a pesar de que ya este derecho surge desde el momento que es un deber para el hechor.

En los Artos. 10, 11 y 12 que se refieren a los animales, hemos consigna-

do las mismas ideas, con la salvedad de explicar que la responsabilidad del -- propietario deviene de una presunción de culpa, pues él está obligado a poner -- los medios eficientes de conducción y vigilancia de los mismos.

Los Artos 36 y 37 imponen obligaciones al cobrador y al revisor de los -- vehículos de pasajeros, desde luego que ellos tienen deberes que cumplir se-- gún el reglamento, además de la prudencia que están obligados a guardar en -- el desempeño de sus funciones, y faltando aquellos o no guardando la última, pueden originar un accidente, del cual serán los responsables.

Los Artos. 54, y 55 imponen a los motoristas o conductores la obligación de conducir sus vehículos con prudencia y la obediencia a las leyes y regla-- mentos, respectivamente.

En los Artos. siguientes de este capítulo de los motoristas, se declaran -- como imprudencias graves, una serie de situaciones a las cuales hemos -- considerado como muy susceptibles de originar accidentes, y consecuentes con esa idea, las hemos declarado como imprudencias graves. Es de hacer notar que en esos mismos artículos se declara simple imprudencia la comisión de -- esas infracciones cuando no hay daño, ello con el propósito de que sean sancio-- nadas con las multas máximas. Queremos aclarar que tal vez hubiera sido más técnico llamar a estas últimas "infracciones graves."

En la responsabilidad de terceros, proveniente de accidentes de tránsito, hemos mantenido la tesis de que su responsabilidad proviene, o de su falta de vigilancia, o de su mala elección.

En el Art. 80. se regula la obligación de los padres o guardadores por -- los daños que sufra o de los que provoque por su imprudencia, un demente o

un menor de 7 años. Hemos modificado el Art. 2070 C. al reducir a 7 años la edad del menor, por considerar que hasta esta edad es de mayor necesidad la vigilancia y cuidado de los mismos.

En el Art. 11 se responsabiliza el propietario de los animales si se originare accidente por imprudencia de los que los conducen, surgiendo su responsabilidad civil de su negligencia en la elección de su personal y de falta de vigilancia en ellos.

En los Artos. 59 y 62, se deduce responsabilidad a los motoristas, por los accidentes originados por personas a quienes les era prohibido entregarles el manejo de su vehículo, por considerar que hubo en ellos una falta primaria por la cual debe castigárseles.

La responsabilidad de las empresas la dejamos consignada en los Artos 38, 39, 40, 41, 42, 45, 50 y 51, y como ya dijimos, ella resulta o se les impone por considerar que hubo falta en la elección del personal y la vigilancia debida en sus funciones.

TRADICION DE VEHICULOS

Con el propósito de darles el máximum de seguridad, a las hoy múltiples transacciones que se verifican sobre vehículos, hemos declarado en el Art. 33 inciso lo., que la tradición de dominio de un vehículo se perfeccionará al registrarse mediante el aviso que de ella se haga, a la Dirección General de Policía.

En la actualidad, en casi todos los negocios sobre vehículos, se toma en

cuenta el registro de matrícula sobre los mismos, con la idea de cerciorarse de quien es el dueño de los tales, pero tal idea es equivocada, pues abundan los casos en que la matrícula de un vehículo está a nombre de una persona, y en realidad es otro el nuevo dueño, existiendo en muchos casos una serie de traslaciones de dominio que no constan en los registros policiales.

Pero recordemos, antes de seguir adelante, qué es y en qué consiste la tradición.

Para nuestro Art. 651 C., la tradición es un modo de adquirir el dominio de las cosas y consiste en la entrega que el dueño hace de ellas a otro, habiendo por una parte la facultad e intención de transferir el dominio, y por otra la capacidad e intención de adquirirlo.

No haremos capítulo aparte para analizar el antedicho artículo, sólo nos concretaremos a decir que el tal enmarca la situación en que una persona trasladada a otra, que la recibe, una cosa, desprendiéndose del ánimo de señor o dueño.

Como vemos, en la tradición entran 2 elementos esenciales: uno material, que consiste en la transferencia de la cosa, y el otro espiritual, que es el entendido de que uno, el tradente, tiene el ánimo de trasladar el dominio, y el adquirente, la intención de adquirirla.

Desde luego, no debemos olvidar que según nuestro mismo código civil - en su Arto. 656 exige, para que valga la tradición, un título traslativo de dominio, es decir, que no basta la voluntad recíproca de enajenar y de adquirir, sino que es necesaria la concurrencia de un justo título que la motive.

Para el caso que nos ocupa, la tradición queda comprendida en el Art. -

665 C. que se refiere a la de las cosas muebles, pero dadas las solemnidades ahora requeridas, de conformidad al Art. 660 C., pasa a ser otra especie de tradición.

De conformidad a lo dicho hasta aquí, significa, que para que se opere la tradición a que se refiere el Art. 33, se necesita: dar aviso a la Dirección -- General de Policía, el cual hará mención del título que la motive y las características que identifican al vehículo y al ser recibido dicho aviso, registrarse en los libros correspondientes, lo cual le dará el valor de surtir efecto contra terceros.

En el segundo inciso, que regula el arrendamiento con promesa de venta, se consigna la misma idea que en el anterior, es decir, que al agregarle al contrato la solemnidad del registro para que se perfeccione el mismo, estamos procurando asegurar la transacción al hacerla surtir efectos contra terceros.

El tercer inciso se contrae a darles facilidades a los interesados, pues éstos, cuando no pueda presentarse el vendedor o el arrendante, es permitido que lleve el aviso cualquier persona, con tal que dicho documento vaya con las firmas autenticadas.

Con respecto a las empresas que se dedican a estos negocios, por ser muchas sus operaciones, se les ha permitido que únicamente den a conocer previamente la firma de su representante, para poder confrontarla posteriormente con la puesta en los avisos correspondientes.

Por último, y siempre en relación a este asunto, en el proyecto hemos puesto en el Arto. 159 como presunción legal de propiedad, el estar el documento -

de matrícula a favor de determinada persona, queriendo de esta forma, evitar toda clase de dificultades y de dudas, pues la matrícula de estos vehículos se verifica mediante el aviso exigido, en el mencionado Art. 33.

FIANZAS O SEGUROS.

En este capítulo hemos querido consignar las garantías que deben prestarse a los posibles perjudicados en accidentes de automóvil y nada mejor a nuestro ver, que dicha garantía se preste a través de los vehículos y no de quienes manejan. Lo hemos hecho así, pensando en situaciones bastante frecuentes en la práctica, en las cuales la imprudencia que originó el resultado dañoso, la cometió una persona que no tiene licencia y por lo tanto no ha dado la caución que responda por sus hechos: se me podría objetar, que en tal caso es responsable el propietario del vehículo o la persona que dió el permiso para que la dicha persona no licenciada manejara, pero es que bien puede ser que el que maneja el vehículo lo haga sin el consentimiento del dueño o del motorista encargado, y en tal supuesto, si el directamente obligado no tiene con qué responder, los damnificados no tendrían manera para resarcirse.

Consecuentes pues, con la idea de que lo que debe de privar en estas cuestiones es el máximo de garantías para los que puedan salir perjudicados en un accidente de automóvil, hemos consignado la regla, en el Art. 83, de que todo vehículo automotor que sea destinado a circular por las vías públicas, para poder hacerlo, tendrá su propietario que prestar fianza o seguro, no menor de cinco mil colones como regla general, pero para los vehículos de transporte que tengan cabida para más de diez pasajeros y los de carga, deberán rendirla

por diez mil colones.

La explicación de las sumas indicadas es porque hemos querido poner tanto la fianza como el seguro, al alcance de todos los propietarios de vehículos, pero debemos hacer notar que decimos -no menor- queriendo significar que los que deseen afianzarse o asegurarse contra todo riesgo o simplemente, siempre a favor de terceros, por mayor cantidad, pueden hacerlo.

La razón de la diferencia de la cuantía del seguro o la fianza, es porque los vehículos de carga como los de más de diez pasajeros, son vehículos más pesados y tanto los unos como los otros a la hora de un siniestro, hay mayor probabilidad de que sus resultados dañosos sean más grandes.

En el segundo inciso del artículo que venimos comentando, se consigna la obligación de que los vehículos del Estado deben de llenar el mismo requisito, pero omitimos las explicaciones del mismo por considerarlas obvias.

En cuanto a fijar la responsabilidad en el jefe de la oficina de la cual depende y que haya permitido la circulación sin que estén asegurados, lo hacemos con el propósito de que dichas personas, velando por sus propios intereses se preocupen de llenar tal requisito, aparte de que en esta forma siempre hay seguridad para los perjudicados.

Las garantías dichas servirán para responder al pago en el caso de que con el vehículo afianzado o asegurado se ocasionen daños corporales o materiales a terceros, directos o indirectos, es decir, cometidos con sus propios vehículos u otros, pero éstos últimos como consecuencia de hechos de los primeros.

Para mayor seguridad, se consigna que la fianza del seguro deberá responder al pago de los resultados dañosos, cualquiera que fuere la forma en que hubieren

sucedido, el estado del vehículo o la condición o estado del conductor en el momento de los acontecimientos, agregándose, que en el caso del fiador, éste no puede alegar el beneficio de excusión. Estas últimas ideas, del párrafo anterior y éste, quedan expresadas en los Artos. 84 y 87.

En el artículo 85 se trata de asegurar que los vehículos en circulación estén en todo momento en condiciones, con su seguro o fianza, de responder a los daños que cometan sus conductores, en caso contrario, suprimirles el derecho de circulación.

En cuanto a la razón de que el seguro o fianza debe ser otorgado a favor del Juez especial de Tránsito de San Salvador -Art. 91-, se debe a que hemos considerado que para darle mayor facilidad y viabilidad al reclamo, nadie mejor para servir de intermediario entre el posible hechor y el o los posibles perjudicados, que el Juez, y de Sn. Salvador precisamente, por ser en este lugar - donde se otorgan en la práctica el mayor número de seguros y de fianzas. En cuanto a que con la dicha garantía, de conformidad a la sentencia, indemnizará a los perjudicados, es una cosa consecuencial de lo dicho anteriormente.

Como se puede dar el caso de que no alcance el monto de la garantía para cubrir el total de los perjuicios y daños ocasionados, dejamos a salvo el derecho del interesado para perseguir por la diferencia al directamente obligado.

Lo que hay que hacer notar del Art. 93, es que en él se modifican los Artos. 495 I. y 443 Pr., en cuanto se establece que el Juez podrá seguir los trámites de la ejecución de la sentencia sin necesidad de petición de parte o de la presentación de la ejecutoria, todo con el fin de hacer menos engorrosa la obtención del resarcimiento de sus perjuicios a los perjudicados.

JUZGADO DE T R A N S I T O.

Debemos decir respecto a la creación del Juzgado de Tránsito, que la idea fundamental que nos ha guiado, ha sido la de considerar que el accidente de automóvil tiene peculiaridades que ameritan que las enfoque y califique un juzgado especializado, pues ello redundaría en una mayor rapidez en el trámite, y en una mejor apreciación de las infracciones cometidas, dando por resultado en consecuencia, una mejor justicia.

La anterior estimación es de índole práctica, pues a mi paso por el Juzgado Especial de Tránsito, pude apreciar cuan útil sería que se le diera jurisdicción al Juzgado precitado.

Propongo solamente los tres Juzgados a que se refiere el Art. 107 por considerar que las poblaciones en él mencionadas, son las que por el volúmen de su tráfico auto-motor ameritan, por de pronto, la creación en ellas de los ya dichos juzgados especializados.

M U L T A S.

En el Art. 114 hablamos de que el conocimiento y resolución sobre multas impuestas por simples infracciones a la ley o reglamento, será privativo de los Jueces Especiales de Tránsito y donde no lo haya del oficial de policía encargado del tránsito.

La razón de lo dicho en tal artículo es por considerar que si dejamos al conocimiento de todos los jueces las multas por simples infracciones, sería llenarlos de un trabajo muy engorroso y además sería muy difícil de llevar el record de infracciones a cada infractor. En cambio, para el Juez Especial de Tránsito, tal conocimiento está dentro de sus funciones y además el Juzgado a su cargo es

el encargado de llenar los requisitos correspondientes (Art. 115), y el encargado de tránsito no haría más que seguir cumpliendo una función que desde ahora está entre sus atribuciones.

ACCIDENTES DE TRANSITO.

Este capítulo de los accidentes de tránsito tiene una gran importancia en el proyecto, no sólo porque alrededor del accidente gira casi todo el articulado de la Ley, sino porque en él, además de lo específico del mismo, hablamos de la libertad bajo fianza, de los procedimientos a seguir según cada caso ocurrente y del daño material, en cuanto sólo da lugar a ejercitar acción civil para el resarcimiento.

Pero veamos los artículos sobre el accidente:

De la lectura misma del Arto. 121, se desprende con claridad la modificación que hemos hecho, con respecto a los accidentes, del Arto. 149 I. y ella es que en aquél se permite que miembros del personal del Juzgado, o comisionados por el Juez de Tránsito, o los adscritos a la Jefatura de Tránsito, se constituyan en el lugar de los hechos para tomar los datos necesarios sobre la forma y circunstancias en que acaecieron. La razón que hemos tenido para tal cambio, ha sido la consideración de que son muy numerosos los accidentes de tránsito, y por tal motivo, le sería imposible materialmente al Juez constituirse de inmediato en los lugares donde hubieren ocurrido, tanto más cuanto que es muy frecuente que se den casi simultáneamente o con diferencias muy pequeñas de tiempo y es por lo que se hace necesario darle mayor amplitud en ese sentido, en esta materia.

Lo anterior, explica el por qué hemos puntualizado los datos que debe contener el informe que se le rinda.

En los Artos. 122 y 127, hemos enmarcado las obligaciones de los peritos nombrados por el Juez para la estimación de los daños materiales. Los daños

corporales no los mencionamos, pues hemos tenido la intención de que queden regulados por la legislación comun.

Hemos estimado que cuando sólo se hubieren ocasionado daños materiales cuyo valor no pase de cincuenta colones y además hubiere acuerdo entre las -- partes, los agentes que tengan conocimiento de tal situación sólo harán entrega de las papeletas de infracción respectivas, al o los infractores y dará cuenta de ello al Juez para la anotación en el record de los conductores y la aplicación de la multa respectiva. Reza lo anterior en el artículo 128 y con lo cual se tiene el propósito de evitar se congestionen los Juzgados con asuntos de pequeña cuantía, en los que por añadidura, ha habido avenimiento entre los interesados.

En cambio en el Art. 124 hemos considerado que cuando resultare alguna persona muerta o gravemente lesionada, procede la detención de los motoristas, o de sólo uno, cuando se pueda establecer de inmediato quien es el responsable. De la sola lectura de este artículo, se advierte que somos partidarios de la idea de que se debe detener a los motoristas solamente en los casos graves.

Tanto en este artículo como en el 150, pedimos que haya un lugar especial para los detenidos por estas cuestiones y ello es en razón de que pensamos que debe haber cierta consideración para los reos de estos delitos, en los cuales no hay la perversidad de aquéllos que transgreden una norma legal con la intención determinada de ocasionar un daño. Es hacer justicia al tratarlos menos penosamente que a los autores de hechos intencionales o a los viciosos de toda otra naturaleza.

LIBERTAD BAJO FIANZA

Consecuentes con la idea que acabamos de expresar hemos puesto el Art. 125, en el cual se le permite al Juez, en los casos que haya detención, poder ordenar bajo fianza de la haz, la libertad de los detenidos, en tanto se les sentencia ejecutoriadamente.

Es tanto más importante esta disposición, si consideramos el lento y parsimonioso paso de la dación de justicia en nuestro medio.

Por otra parte, consideramos que es justa esta libertad bajo fianza, pues aun en el peor de los casos, es decir, que la persona a quien se sindicca como autor de un determinado hecho, lo sea en realidad, no debemos olvidar que en la imprudencia no hay proclividad hacia una conducta mala o viciosa, pues su resorte es la imprevisibilidad o la falta de cautela, etc. y por lo tanto la violación a nuestros sentimientos morales y de seguridad, no es tan intensa como en los delitos de dolo.

En la práctica, el miedo a la detención, muchas veces injustificada, hace que los motoristas abandonen a la víctima, a quien tal vez con una atención adecuada y a tiempo, se le evita, o la muerte o que se tornen graves sus lesiones. Para lograr una conducta diferente, es que hemos consignado esta idea.

Pero al mismo tiempo que proponemos esta libertad condicionada, y ya no existiendo por lo tanto el temor de ser detenido indefinidamente, no esperamos lo haga motu proprio, si no le imponemos la obligación y censura del Art. 65, de que en caso de accidente en que resulte homicidio, debe permanecer en lugar de los hechos hasta que llegue autoridad competente, con la salvedad de que si hay lesionados, deberá llevarlos para su curación al hospital

o lugar habitado más próximo y en caso contravenga a esta disposición, si se le captura, no se le admitirá fianza de la haz y si resulta culpable se le impondrá una tercera parte más de la pena que le corresponda, y por último, en el caso de que no fuere responsable, se le impondrá una sanción de cincuenta a ciento cincuenta colones, a juicio prudencial del Juez.

La pena sigue siendo el duro pago del delito, pero tal expiación debe imponerse cuando se hayan agotado las investigaciones del caso y sea firme el convencimiento de que determinado hecho, es imputable a determinada persona. Lo contrario dá lugar a que se prive de su sagrada libertad a personas a quienes posteriormente se comprobó no eran responsables o nada tenían que ver con el hecho que se les atribuya.

Nuestra posición en este aspecto, pues, es una especie de conciliación entre el Derecho Penal y el Derecho de Libertad.

El artículo en estudio continúa diciendo, que la fianza debe ser suficiente, a juicio prudencial del Juez y sólo podrá admitirse hipotecaria, bancaria o consignación de la cantidad fijada por el mismo Juez, y que la dicha fianza servirá para que el favorecido se presente a cumplir su pena cuando la sentencia le sea desfavorable. La tal garantía deberá otorgarse a favor del Estado por medio del Representante del Fisco.

La variedad en cuanto a la forma de prestar la garantía, se explica en el sentido de que se ha tenido in mente cubrir un doble propósito: garantizar el cumplimiento de la obligación contraída y darles posibilidades a quienes van a gozar de sus beneficios.

En cuanto a la razón por la cual se otorga en favor del Estado se expli-

ca desde luego que la responsabilidad civil originada en la perpetración del delito está suficientemente cubierta por el seguro y es natural entonces garantizar a la Sociedad en el Estado.

Desde el momento que los perjudicados ya tienen cubierto por el seguro la fianza al resarcimiento de sus daños podemos decir que la garantía en favor del Estado se da como caución de que el particular no defraudará a la Sociedad que le dá la oportunidad de estar libre mientras se le deducen responsabilidades si lo llama para que pague su falta.

En el Art 126, se fija la obligación, para el que dió la garantía, de presentar al reo, bajo pena de perder la caución si no lo hiciere.

LOS PROCEDIMIENTOS

En este aspecto del proyecto nuestra posición es meramente pragmática, pues para la elaboración de los artos. 128, -del cual ya hablamos al tratar - del accidente de tránsito-, 129, 130 y 131 hemos tomado fundamentalmente la práctica, o mejor dicho, la forma en que en la actualidad se resuelven muchos de los problemas de esta materia.

No podemos, por otra parte, hablar de estos artos. sin dejar de referirnos al Art. 135 que trata de las penas que debe imponer el Juez, las cuales, dicho sea de paso, serán al prudente arbitrio del mismo, dentro de cada -- escala de las señaladas en dicho artículo.

En todos ellos hemos tomado en cuenta la mayor o menor gravedad del daño corporal y la cuantía en el daño material, imponiendo en consonancia, por los perjuicios personales, además, las penas correspondientes consignadas

en el ya dicho artículo.

En el Art. 129 hemos aplicado el juicio verbal a la averiguación de la falta y a los daños materiales que no excedan de doscientos colones, debiéndose aplicar por supuesto, con respecto a la primera, en la forma pertinente. Tal procedimiento ha sido puesto con el fin de darle rapidez al trámite de estas cuestiones, condicionando a la necesidad, juzgada por el Juez, el poder abrir el juicio a pruebas.

El Art 130 tiene capital importancia, desde luego que al someter a procedimiento sumario la averiguación sobre lesiones leves, estamos sustrayendo del conocimiento del Jurado esta clase de hechos, los cuales, por lo tanto, serían resueltos de derecho por el Juez, el cual al condenar tendría que imponer la sanción de conformidad al numeral cuarto del Arto. 135, que les señala de uno a seis meses de prisión menor.

Podría esto parecer una iniquidad, al negarle al reo la oportunidad de que su caso lo conociera el Tribunal de Conciencia, pero si consideramos que en tal circunstancia el Juez sólo podrá condenar con plena prueba, ya iremos viendo que también hay beneficios y si luego consideramos lo que se gana en tiempo por la brevedad del trámite, nos parecerá menos dura tal disposición -

En efecto, una de las razones básicas que hemos tenido sobre este asunto, es la consideración de que las lesiones leves, y cometidas por culpa, no ameritan el dilatado procedimiento actual, tanto más hoy si consideramos que la pena que en el proyecto se les impone es de uno a seis meses, que es el tiempo, dándonos por bien servidos, que se lleva un juicio desde su i-

niciación hasta someterlo a jurado.

Hemos empleado la palabra iniquidad al referirnos al no conocimiento del Jurado en estos hechos, y queremos aclarar, sin meternos a juzgar la institución del Jurado porque sería alejarnos de nuestro fin, que el tal, todavía, a pesar de ser tan viejo como el tiempo, como alguien dijo, es muy discutido, pues unos sólo le atribuyen excelstitudes y para otros no ha llenado nunca con eficiencia el fin para el cual fué creado.

Debemos decir, para finalizar el comentario a este artículo, que nos parece, y también esto ha privado en nuestro criterio, que por la misma levedad en las consecuencias dañosas de estos hechos, no ameritan darles el mismo trámite que al homicidio o las lesiones graves.

Es en el arto. 131 que hablamos de que cuando la culpa se concreta en un homicidio, en lesiones graves o en daños materiales que pasen de quinientos colones, sí ameritan que se proceda a su averiguación en juicio ordinario.

La razón que hemos tenido para mantener tal procedimiento en estos casos, es porque por su misma gravedad, debe tenerse un mayor cuidado en su investigación, hacer un cuidadoso estudio de sus circunstancias y sacar conclusiones más certeras. No debemos olvidar por otra parte, que estos hechos están sancionados con mayor pena. Para el caso, en el proyecto, están considerados para su castigo en los números 1o. y 2o. del Arto. 135, que contienen las penas más severas.

No queremos cerrar este apartado sin hacer una breve exposición sobre -

este último artículo citado.

En él regulamos las sanciones a imponer a los imprudentes que han ocasionado, o la muerte o lesiones a terceros y al hacerlo así, hemos modificado el Arto. 527 Pn. el cual sólo queda vigente para la apreciación de la imprudencia.

Los motivos para el cambio en las penas, ha sido en consideración de que en los hechos cometidos con vehículos, debe dejarse un amplio arbitrio al Juez para una mejor justicia, pensando que cuanto mayores sean las facultades que tengan para la aplicación de la pena, mayor garantía tendrá la Sociedad de que no queden, en la práctica, sacrificados los sagrados principios de la equidad y de lo justo.

De esta forma ya puede considerarse, no sólo el resultado dañoso, sino y con mayor razón, la gravedad de la infracción que lo produjo, sus condiciones y circunstancias.

DEL DAÑO

Antes de referirnos a los daños como figura de delito, debemos dar ciertas explicaciones en razón de que la misma palabra la hemos venido empleando para significar indistintamente el detrimento o lesión que sufre una persona ya en su cuerpo, ya en sus cosas.

En los breves apuntes que sobre la imprudencia hemos hecho y en muchos de los artículos del proyecto, hemos empleado la palabra daño en el sentido arriba indicado y la hemos tomado como base o fundamento de la responsabilidad civil que cabe deducir a los imprudentes en cuanto a la indemniza-

ción o reparación debida ya sea por delitos en las personas o por destrucción, deterioro o pérdida de las cosas.

Todo lo que antes hemos expresado sobre este particular cabría repetirlo aquí. Agregaremos únicamente que hemos dejado, con respecto al resarcimiento de los daños materiales, las regulaciones de nuestra ley común, por ofrecer estos daños menos dificultades para la fijación de su resarcimiento, no así los personales, los que a pesar de ser como los anteriores, palpables, existentes, que se pueden establecer y probar sin mayor tropiezo, no presentan igual facilidad para la estimación de los mismos, ya que según el Art. 72 Pn. "La indemnización de perjuicios comprende no sólo los que se causen al agraviado, sino también los que se hayan irrogado por razón del delito a su familia o a un tercero."

El mencionado artículo establece, pues, no sólo el derecho del agraviado a que se le reconozcan sus daños, sino que extiende la obligación del autor del delito hasta el resarcimiento de los que se irroguen por su hecho a la familia del perjudicado o a un tercero.

Con respecto a como fijar la indemnización para el agraviado se podría tomar, entre otros criterios, la cantidad que devenga por su trabajo y los gastos de curación. otra cosa es cuando se trata de establecer lo que se le debe pagar cuando las lesiones sean de tal gravedad que lo dejen deforme o incapaz para sus, ciertos o todo trabajo: bien es cierto, que tal vez por analogía, se podría aplicar las regulaciones establecidas en las leyes del trabajo, pero en todo caso es un problema que amerita estudiarse cuidadosamente.

El como llegar a dar justamente lo que les corresponde a los familiares de un tercero es asunto aún más arduo que el anterior, desde luego que el tal está vincu

lado al futuro y decimos futuro, puesto que en este tipo de indemnización deberá establecerse el beneficio perdido, desde el momento que ocurrieron los hechos, - en adelante.

¿Qué criterio va a imperar para estimar lo que significa, pecuniariamente, en la familia, la deformidad o la incapacidad, parcial o absoluta, para el trabajo o la muerte de la persona que recibió el daño y en razón de lo cual se origina su - derecho a reclamo?

De lo anterior se colige, que si el establecer lo que se debe al agraviado ofrece problemas, con mayor razón cuando se trate de fijar lo que corresponda a su familia o a terceros.

Por todo ello y juzgando que los tales problemas planteados son acreedores a que se les estudie a fondo, hemos puesto el Arto. 133 que reza que la indemnización por daños en las personas se regulará por una ley especial.

Después de lo dicho, pasaremos ahora a hablar del daño como figura especial de delito.

En los estudios sobre este particular, se ha establecido que el concepto de este delito en casi nada se ha modificado a partir del derecho romano y que en las Partidas se define en términos parecidos a la doctrina y jurisprudencia moderna.

Considerado el daño como delito, vemos que lo que ya dijimos de él, se aplica aquí como su fundamento y su móvil esencial, es el ánimo o intención de producir el perjuicio.

Como ya antes hemos visto, el daño es tan viejo como el hombre, pues está íntimamente ligado a sus pasiones. Son estas su resorte principal y podríamos

decir que de ellas deriva uno de sus rasgos característicos, la intención de dañar.

Nuestro código penal lo trae contemplado en los Artos. del 519 al 523. En el Arto. 520 dice: "Serán castigados..... los que causaren daño.....:

1o Con la mira de impedir o en venganza de

2o Produciendo por

3o Empleando sustancias.....

4o En cuadrilla o en despoblado..... etc.

Hemos puntualizado lo anterior, con el fin de fijar nuestra atención sobre los móviles a que hace alusión el legislador y la determinación de éste en establecer lo intencional en la comisión de los mismos.

Se desprende de lo dicho, que la causa de estos delitos es el rencor, o el resentimiento, o la idea de la venganza y que por otra parte, siempre hay ánimo de cometerlos.

Por ello han llamado a este tipo de delito, delito de venganza, por su propósito de satisfacer el goce, o placer de regodearse en el mal ajeno.

Pero bien, el artículo que a nosotros nos interesa, además del 519 que nos dice, que son reos de daño los que causaren alguno en propiedad ajena, es el 523 pues enmarca a todos los daños no comprendidos en los artículos anteriores de este capítulo.

La razón de nuestro interés estriba, en que éste es el que se ha tomado como base para incluir, en el delito de daños, los cometidos por imprudencia.

El enorme auge del automovilismo y como consecuencia el aumento en los mismos, ha provocado el propósito de sancionarlos de alguna manera y ello ex-

plica la razón de que se trate de enmarcarlos en el ya dicho Arto. 519.

Pero la realidad se ha encargado de resolver dicho problema en otra forma, tal vez en consideración a que los tales no provocan igual conmoción como cuando se trata de lesiones en las personas, pues generalmente se resuelven por una transacción en que las partes se mueven por un interés pecuniario.

Es por este motivo que son pocos los asuntos de esta naturaleza que pasan a nuestros tribunales y hoy, aún en éstos, se ha casi generalizado el criterio de que los daños cometidos por imprudencia no constituyen delito.

Por tal razón y con el propósito de evitar dudas, es que nosotros hemos consignado en el Arto. 132 que dice: "cuando los daños sean materiales, no habrá lugar a la acción penal y la reparación de los mismos será objeto de reclamarlos mediante acción civil, ante los jueces designados por esta ley.

Para terminar, diremos que los artículos consignados en el Capítulo V y los del Título Final, que a nuestro juicio debíamos explicar, nos inhibimos de hacerlo por considerar que quedan justificados en la parte general de estos comentarios.

Al dar por finalizado este trabajo, queremos manifestar que nuestro propósito, además de llenar el requisito para nuestra investidura doctoral, fué realizar un deseo, que ha tiempo bullía en nosotros, como es el de que nuestra pequeña experiencia en estas cuestiones, pudiese concretarse en un estudio que, desarrollado después por otras personas de mayor capacidad, redunde en beneficio de nuestra legislación positiva, si nos hemos equivocado, rogamos se nos excuse y si por el contrario algún valor tiene, por pequeño que éste sea, nos daremos por satisfechos.

*** *** *** ***
 *** *** ***
 *** ***

FE DE ERRATAS

			Donde dice	Debe decir
Pág.	línea	Arts.		
10	14		En	Es
10	21	4o.	harán	hará
11	16	8o.	menor de 7 años tran sitare	menor de 7 años o un demen- te, transitare
12	13	12o.	excento	exento
13	10	17o.	visible. La cual	visible, la cual
13	22	20o.	alos	a los
14	1	21o.	muyvoluminosos	muy voluminosos.
15	7	31o.	curce	cruce
17	1	40o.	por accidente	por accidente de tránsito.
19	7	52o.	explosivod	explosivos
19	12	54o.	Todo motorista debe	Todo motorista o conductor debe
21	10	65o.	al hospital más	al hospital o lugar conve- niente más.....
24	7	79o.	esta le y lo	esta ley lo
27			Entre Arto. 93 y Arto. 95	debe intercalarse el Arto. 94o. que dice: "Cuando con el valor de la fianza o segu ro se tenga que cubrir daños y perjuicios a varias perso - nas, y dicha suma no alcance, se distribuirá a prorrata del valor de dichos daños y per- juicios y en el orden corres- pondiente.
27	7	95o.	El J E de T de S S	El Juez Especial de Tránsito de San Salvador.
32	12	114o.	sobremultas	sobre multas.
34	12	121o	curcuero	crucero
66	23		la fianza del seguro	la fianza o el seguro
72	23		permanecer en lugar	permanecer en el lugar
78	23		familiares de un	familiares o aún

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

- | | |
|---|-------------------------------------|
| Programa del curso de derecho
criminal..... | FRANCISCO CARRARA. |
| Adicionado con el Derecho Pe-
nal Moderno y Español..... | LUIS JIMENEZ DE ASUA |
| (Décima Edición Italiana) | |
| La Ley y el Delito | LUIS JIMENEZ DE ASUA. |
| Compendio jurídico del accidente
de automóvil..... | EMILIO COLON y
FEDERICO MARIMON. |
| Las personas jurídicas..... | ARTURO BARCIA LOPEZ |
| Derecho Penal Salvadoreño..... | MANUEL CASTRO RAMI-
REZ h. |
| Apuntes de derecho penal..... | MANUEL CASTRO RAMI-
REZ h. |
| Reglamento de Tránsito
{Salvadoreño) | |

I N D I C E

Contenido	Página
Autoridades universitarias	2
Jurado de examinadores	2
Dedicatoria	4
Introducción	5

LEY DE TRANSITO

TITULO I

Objeto de la ley, a quienes se aplica, licencias y fianzas o seguros.

Capítulo I - Objeto de la ley.....	9
Capítulo II - Peatones.....	10
Capítulo III - Animales.....	11
Capítulo IV - De los vehículos, del transporte de pasajeros y de carga.	
Sección 1a. - Vehículos.....	12
Sección 2a. - Vehículos para el transporte de pasajeros.....	16
Sección 3a. - Vehículos de carga.....	18
Capítulo V - Motoristas.....	19
Capítulo VI - Licencias.....	21
Capítulo VII - Fianzas o seguros.....	24

TITULO II

Jefatura de Tránsito.....	28
---------------------------	----

TITULO III

De la jurisdicción Especial de Tránsito, de las multas y de los accidentes de tránsito.

Capítulo I - Juzgado de Tránsito.....	30
Capítulo II - De las multas.....	32
Capítulo III - Accidentes de Tránsito.....	34

TITULO IV

Penas.....	38
------------	----

TITULO V

Fallo.....	39
------------	----

TITULO FINAL

Disposiciones generales.....	40
------------------------------	----

COMENTARIOS -

Comentarios.....	42
Escuela Clásica.....	45
Escuela Positiva.....	46
Nuestra Ley.....	48
Derecho moderno.....	50
Concurrencia de imprudencia.....	53
Responsabilidad de terceros.....	58
Estudio del proyecto.....	60
Tradicón de vehículos.....	62
Fianzas o seguros.....	65
Juzgado de Tránsito.....	68
Multas.....	68
Accidentes de Tránsito.....	70
Libertad bajo fianza.....	72
Los procedimientos.....	74
Del daño.....	77
Fe de erratas.....	82
Bibliografía.....	83.