2ej. 300

U.N.A.M.

FACULTAD DE DERECHO

Algunas Consideraciones Sobre los Delitos e Infracciones de Tránsito del Auto Transporte del Servicio Público Federal

T E S I S

Que para obtener el título de:

LICENCIADO EN DERECHO

p r e s e n t a :

RAMIRO OBREGON ESPINOSA

México, D. F. 1982

Universidad Nacional Autónoma de México
UNAM
Biblioteca Central
Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

ALGUNAS CONSIDERACIONES SOBRE LOS DELITOS E INFRACCIONES - DE TRANSITO DEL AUTOTRANSPORTE DE SERVICIO PUBLICO FEDERAL

CAPITULO I

Autotransporte Pag.

CAPITULO II

Infracciones

CAPITULO III

Régimen Legal del Autotransporte

RAMIRO ORDIÓÑEZ ESPINOSA

AUTOTRANSPORTE

D E F I N I C I O N

AUTOTRANSPORTE

Definición.

Como inicio de este trabajo relacionado con el aspecto - penal de los delitos cometidos, por los vehículos del Autotransporte - de Servicio Público Federal y denominados, delitos de tránsito; en primer término se expondrá la defición de Autotransporte, desde luego - todo basado en la problemática jurídica que se presenta en nuestros - días con el aumento del índice de accidentes de tránsito, llevados a - efecto en las Carreteras Nacionales, y los cuales generan a su vez una serie de perjuicios originando los delitos de daño en propiedad ajena, ataques a las Vías de Comunicación, lesiones y homicidios; entre otros.

Así mismo como ya se dijo anteriormente en primer término se expondrá la definición del análisis de autotransporte, para después pasar al análisis de las violaciones a las leyes de tránsito, - consideradas única y exclusivamente faltas o infracciones; y por último, concluír el aspecto penal analizando los delitos con motivo del - tránsito, haciendo comparaciones del delito de ataques a las Vías Generales de Comunicación, de acuerdo con el Código Penal, comparativamente con la ley de Vías Generales de Comunicación.

Todo lo anterior va encaminado a examinar básicamente, - los delitos del orden Federal, de acuerdo con su configuración y carac

terísticas jurídicas, que en esencia presentan este tipo de violaciones a la Ley del Orden Penal.

También dentro de este trabajo se examinarán las de ámbito Federal, pues los autotransportes pertenecen al Servicio Público Federal, de acuerdo a sus características jurídicas y así mismo se considerán a los automovilistas particulares, pero examinados teoricamente, desde el punto de vista del ámbito Federal, al cuál se adecua la conducta delictiva de éstos, al circular por las Carreteras Nacionales.

En relación a la parte final, la Ley ha establecido, los particulares se adecuarán a la competencia Federal, cuando estos además de circular, cometan algún delito de Tránsito en las Carreteras Nacionales.

Los delitos cometidos, en el Transporte Aéreo, Marítimo, etc., se excluyen del presente trabajo, porque estos requieren de un tratamiento especial en cuanto a los delitos cometidos en los mísmos.

Para abordar lo relativo solo a la definición del Autotransporte, solo nos vamos a referir, al Transporte de Carga, de personas o cosas, por medios automatrices que circulan por nuestras carreteras.

El autotransporte en sus inicios, más remotos puede decirse, se realizaba en los animales de carga y posteriormente, en vehículos jalados por personas o animales y así sucesivamente sufrió una serie de transformaciones. en el año de 1796, el ingeniero francés Cugnet, concibió la idea de usar la fuerza automotríz, como propulsión para los vehículos, lo cual consiguió en el siglo XIX, Bollé quién construyó el primer automóvil de vapor, posteriormente sustituído por el automóvil eléctrico y éste a su vez por el motor de combustión interna usado hasta nuestros días.

El vehículo así impulsado y usado por el Autotransporte de personas y cosas, ha tenido diferentes transformaciones, hasta contemplar en nuestros días vehículos de gran tonelaje y dimensiones, circulando en zonas urbanas y carreteras prestando diferentes servicios los cuales se han venido reglamentando y encausando en un ámbito jurídico de acuerdo a sus características.

En relación a la definición del autotransporte, en primer término y atendiendo a su significado literal se puede decir, tiene las siguientes definiciones.

Desde luego está formada de dos palabras: del prefijo Griego Autos, que significa uno mismo, por sí mismo, etc.....

"O también significa propio o por uno mismo y es el apócope de automóvil" (1)

En relación al significado de la palabra transporte, esta viene del transportar, o sea la acción de transportar, de llevar personas o cosas de un lugar a otro.

Significa también: "Acción y Efecto de Transportarse; así mismo puede ser el Servicio consistente en el traslado de personas, animales, mercancías, energía, información o bienes diversos de un lugar a otro, con una finalidad social, o principálmente económica". (2)

Transporte es "La Acción de Transportar, el Transporte de los Viajeros, de las mercancías, (sinónimos, acarreo, camionaje, conducción, tracción, traslación)". (3)

De acuerdo con la Ley de Vías Generales de Comunicación, existe una definición generalizada del autotransporte y dice: "Se considera autotransporte, todo vehículo que reuna las condiciones requeridas y llene los requisitos que la Ley de la materia, señala para explo

(1) Diccionario Pequeño Larousse Ilustrado 1980.

(2) Diccionario Enciclopédico Océano. Ediciones Océano, S.A., Barcelona.

(3) Diccionario Enciclopédico Océano 1980. Editorial Ediciones Océano-S.A., Barcelona.

tar el Servicio Público, en diferentes clases y modalidades". (4)

Como se puede apreciar la definición anterior es muy genérica, pues solo hace la narración de el autotransporte y es aquel queva de acuerdo con lo señalado por la Ley, pero no específica lo que es.

También se entiende por autotransporte los medios por los cuales se llevan personas, cosas o efectos de un lugar a otro.

Esta definición resulta muy genérica pues define propiamente la acción del autotransporte.

Se puede definir el Autotransporte como la acción que se lleva efecto mediante vehículos en los cuales se transporta mercancías y personas.

Por último y en relación a la definición de autotransporte, jurídicamente se puede decir, es el acto jurídico mediante el cual el Transportista presta un Servicio, a la comunidad, con el carácter de público.

El concepto nos parece, acertado pues antes que nada al

(4) Ley de Vías Generales y Comunicación.- Artículo 152. Editorial Porrúa, S.A.

prestar el Transportísta, el servicio mencionado, de antemano va constituído de la manifestación de la voluntad humana, suceptible de producir efectos jurídicos para los cuales, se precisa que se verifiquen de acuerdo con los requisitos legales previamente establecidos para cada caso.

En base a lo mencionado no se profundizará apliamente en cuanto a la definición del Autotransporte, por ser materia del Derecho Administrativo y más adelante únicamente se tratarán los aspectos penales del Autotransporte.

AUTOTRANSPORTE

M O D A L I D A D E S

AUTOTRANSPORTE

Modalidades.

De acuerdo con las modalidades que presenta el Autotransporte del Servicio Público Federal en primer término; en Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, clasifica a los vehículos en: a) Automóviles, b) Omnibuses, c) Camiones, d) Remolques, excluyendo debido a su importancia, para nosotros, los incisos e), f) y g), correspondiente a motocicletas, bicicletas y diversos.

Esta clasificación, se estipula en el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, mediante el Artículo I, y subdivide a los vehículos, en el Artículo II, del mismo Reglamento; y el Artículo II, las clasifica de la siguiente manera: Como automóviles a los vehículos de tipo convertible, coupé, deportivo, guayín Jeep, Limossine, Sedán y otros.

En cuanto a los Omnibuses, los subdivide en Microbus y Omnibus.

En relación a los camiones, que en forma especial es la base de el presente trabajo, los subdivide en Camiones, de Caja, Case-

ta, Celdillas, Chasís, Panel, Pic-Kup, plataforma, Redillas, Refrigerador, Tanque, Tractor, Vannete, Volteo y otros.

Los Remolques los subdivide en: Caja, Cama baja, Habitación, Jaula, Plataforma, Para-postes, Refrigerador, Tanque, Tolba y otros.

El Reglamento subdivide el tipo de vehículos catálogados como diversos, en ambulancias, carrosas, grúas, revolvedoras y otro equipo especial.

Otra de las clasificaciones que se puede tener del autotransporte es el de: Transporte para Pasajeros, carga y servicio mixto.

En relación a esta modalidad de transporte de pasajeros, de acuerdo con la Ley correspondiente o al Reglamento de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, los subclasifica como de primera, de segunda y de servicio exclusivo de Turismo.

En cuanto al Transporte de Carga la misma Ley en el Artículo XI, también lo subdivide como servicio de carga y de express.

Por último el Servicio Mixto consistente en el Transporte de personas de carga indistintamente.

Otra de las modalidades de gran importancia para el Servicio del Autotransporte es la clasificación del Autotransporte, por medio de la cual se hace la división separatista, entre los vehículos particulares y los que prestan el Servicio del Autotransporte.

Como consecuencia de la anterior modalidad se considera también, que el Autotransporte se puede prestar de acuerdo con la modalidad del Servicio Público Federal de Concesión o Permisionario, de acuerdo con lo estípulado por la Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento respectivo a la explotación de Caminos, derivados del Artículo 48 de la misma Ley'

AUTOTRANSPORTE

S E R V I C I O P U B L I C O

AUTOTRANSPORTE

Servicio Público.

Dentro del concepto del Autotransporte, se en cuentra la denominación de Servicio Público, y para ello a continuación se expone brevemente lo que se considera como Servicio Público, estípulado mediante los Artículos 60 y 62 del Código Penal, en el cual se habla de algunas adecuaciones de conductas delictivas sancionadas por la Ley, requiriendo el criterio del Servicio Público.

Desde luego es importante, el señalamiento de servicio Público y en base a este concepto la Ley, mediante los Artículos 60 y 62, establece diferente tratamiento de la aplicación de la Ley, pues en el Artículo 60, de dicho ordenamiento tipifica con la clasificación de gravedad a los delitos de imprudencia imputables al personal que preste sus Servicios de Servicio Público Federal o Local, desde luego sancionándolos con penas más rigorosas.

El Artículo 62, estipula la facultad de perseguir a petición de parte, cuando se causen lesiones de las comprendidas en los Artículos 289 y 290 de dicho Código, o daño en propiedad ajena, pero excluye dicha facultad a los delitos cometidos en el Transporte de Servi

cio Público Federal, estableciendo así una diferenciación en cuanto - al Servicio.

Por lo anterior es importante ante todo el definir el - Servicio Público, en virtud de que esto ha ocasionado numerosas dudas- entre los funcionarios encargados de aplicar la Ley, pues no se tiene- el concepto claro y amplio del Servicio que se ejerce.

En relación a este concepto numerosos autores han tratado de definirlo pero por su amplitud y ambiguedad, se ha prestado ha originar un sinnúmero de polémicas y diferencias teóricas al respecto.

Por lo tanto y en principio, aprioristicamente se entendería Servicio Público, a aquel que presta desde luego un Servicio, pero se presenta la interrogativa ¿De qué clase de servicio se trata? y - en primer término, se dice que el Servicio Público de acuerdo con nuestro derecho positivo, es el que presta el Estado dicho a grosso modo - y sinprofundizar en una teoría pripia del Derecho Administrativo con-- formandonos en principio en decir que es una actividad que desarrolla- el Estado.

Así mismo, encontrando algunas otras definiciones al respecto, la Ley del 29 de Diciembre de 1970, hoy derogada, define como - Servicio Público "La actividad organizada que se realiza conforme a - las disposiciones legales o reglamentarias vigentes en el Distrito Fe-

deral, con el fín de satisfacer en forma continúa uniforme y regular - necesidades de carácter colectivo. (Artículo 56) (5).

Otra definición del Servicio Público es, "El complejo de- elementos personales y materiales, coordinados por los órganos de la - Administración Pública destinada a atender una necesidad de carácter - general que no podría ser adecuadamente satisfecha por la actividad de los particulares, dados los medios de que estos disponen normalmente - para el desarrollo de la misma". 6)

"Diguit", dice "El Servicio Público se define como toda - actividad cuyo cumplimiento debe ser asegurado, regulado y controlado por los Gobernadores por que el cumplimiento de esta actividad es in-- dispensable para la realización y desarrollo de la interdependencia Social, y es de tal naturaleza que no puede ser realizada complementamente sino por la intervención de la fuerza Gubernamental". (7)

JEZE que considera al Servicio Público como la piedra angular del derecho administrativo, sostiene que asentar que en una hipó

5) Derecho Administrativo Gabino Fraga Editorial Porrúa 1980.

6) Diccionario de Derecho Rafael de Pina, Editorial Porrúa, S.A. 1970.

7) Derecho Administrativo, Gabino Fraga, Editorial Porrúa S.A., 1980. Página 21.

tesis determinada hay Servicio Público equivale a decir "que para dar satisfacción regular y continua a una categoría de necesidades de interes general, los agentes públicos pueden aplicar los procedimientos de derecho público o sea un régimen jurídico especial, y que la organización del servicio público puede ser modificada en cualquier momento por las leyes y los reglamentos sin que ningún obstáculo insuperable de orden jurídico pueda oponerse". (8)

Bonnard, afirma "los Servicios Públicos son organizaciones que forman la Estructura misma del Estado"; y agrega "para emplear una comparación organista se puede decir que los Servicios Públicos son celdillas componentes del cuerpo que es el Estado", considerado desde el punto de vista realista, el Estado se presenta como constituído por el conjunto de los Servicios Públicos". (op., cit., página 23-)

Comparando los criterios expuestos, es fácil apreciar que mientras para Duguit, el Servicio Público es una actividad ejercitada por el Estado, para Jezé la característica se encuentra en el régimen jurídico aplicable a esa actividad, y para Bonnard, en el medio, o sea, la organización que permite realizar la propia actividad.

(8) Derecho Administrativo, Gabino Fraga, Editorial Porrúa, S.A., página 22.

Como conclusión de las teorías expuestas en base a la doctrina Francesa, nos dice Gabino Fraga, no corresponde a lo que el común de la gente entiende por servicio Público, para lo cual expone como definición la siguiente: "Servicio Público, es una actividad para satisfacer concretamente una necesidad colectiva, de carácter económico o cultural, mediante prestaciones que por virtud de regulación especial del Poder Público, deben ser regulares, continuas y uniformes".

Desde luego ésta definición es ambiqua y no expecifica Servicio Público, puesto que para los fines de este Trabajo encloba, el concepto del Servicio Público del Transporte en cuanto al carácter económico.

Si sintetizamos las diferentes teorías se puede decir; Servicio Público de Transporte, es aquel que efectúa el Estado o Empresas Particulares a título oneroso o gratuito, el cual tiene acceso la comunidad, debiendo ser regular, continúo y uniforme. Por lo tanto mediante el Servicio Público se presta un Servicio, el cual va dirigido hacia la colectividad y se encuentra reglamentado por la Ley de Vías Generales de Comunicación. Así el Servicio Público Federal, es una función o actividad del Estado del orden Administrativo la cual se ejerce, también por particulares, como por ejemplo las actividades del agua potable, luz, teléfono, etc., el transporte en general, objeto del presente trabajo, como conclusión de esto, se ve claramente que el Servicio Público no es un monopolio de Estado, puede ser manejado por-

particulares. El Servicio Público, reviste el carácter de Federal como consecuencia de su orígen, al ser controlado y encausado a los ámbitos legales, por el Estado.

Es consecuencia del orden Federal al ser establecido por el Estado, es coordinado por la Ley de Vías Generales de Comunicación y su Ley Reglamentaria de el capítulo concerniente a la explotación de Caminos y establece la característica del Servicio Público, como concesionado o permisionado, y así mismo puede ser Servicio Público Federal o servicio Público Local.

Es de importancia señalar mediante la jurísprudencia el carácter Federal.

Jurísprudencia 131, visible a fojas 286 del último apendice por el período comprendido entre 1819 y 1965, que bajo el rúbro de: "VEHICULOS DE CONCESION FEDERAL, COMPETENCIA EN CASO DE COLISIONES DELOS", a la letra dice: "Si no se rindió en autos ninguna prueba pra demostrar que el Autobús que causó los daños estuvieron destinados a un servicio público federal a virtud de concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en términos del Artículo 152, de la Ley General de Vías de Comunicación en relación con el 11 del Reglamento de l Capítulo de Explotación de Caminos de esta Ley; pero suponiendo que la placa de circulación que amparaba dicho vehículo fuera

suficiente para estimarlo destinado a un servicio público federal, de-acuerdo con el Artículo 8o., en su Fracción I del Reglamento de Tránsito en Caminos de Concesión Federal, aún en este caso no tiene aplicación el Artículo 5o. de la Ley de Vías Generales de Comunicación que - dice: Corresponderá a los Tribunales Federales conocer.....de los delitos contra la seguridad de las obras o contra la explotación de - las Vías; o los que se intenten o consumen con motivo del funcionamiento de sus servicios o en menoscabo de los derechos o bienes muebles o-inmuebles propiedad de las empresas o que estén bajo su responsabilidad; ni el tercero de la misma, que estatuye; Las Vías Generales de - Comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedarán-sujetos exclusivamente a los poderes federales, porque la competencia de las Autoridades Federales para conocer los delitos de choque de éstos y otros de cualquier índole, sólo surge cuando se afecta la seguridad o integridad de las obras o contra la explotación de las vías, o - con motivo del funcionamiento de sus servicios, pues cuando sólo se lesiona intereses particulares son las Autoridades del fuero común las - que deben conocer los procesos relativos".

Dentro de los conceptos de Servicio Público Federal, existe también la concepción de los Autotransportes sujetos a la característica de concesión o permisionario, siendo concesión de Servicio Público, aquel acto administrativo por medio del cual se concede a un - particular el manejo de la explotación de un Servicio único o la explotación y aprovechamiento de bienes del Estado; en cuanto a la segunda-

característica del Autotransporte como permisionarios aquel que cuenta con la autorización como lo dice su dominación.

En relación al Servicio Público concesionado esto es con el fín de dar satisfacciones a una necesidad de interés general, como es la de la denominada por la Ley de Vías Generales de Comunicación, explotación de Caminos, o sea la facultad para circular por los Caminos del Territorio Nacional o Entidades Federativas señaladas por dicha Ley.

Las concesiones otorgadas son con la finalidad de explotar los Caminos y se otorgaran por un plazo que no podrá exceder de 20 años de acuerdo con el artículo 146, de la mencionada Ley.

Se otorgará la concesión para el servicio de Transporte de personas, ya sea de Primera, de Segunda o de Servicio exclusivo de turismo, en cuanto al Transporte de Carga este puede ser, de Carga de Express, y por último el Transporte de Personas y de Carga a la vez denominado mixto; todo esto, en base a lo estipulado en el Artículo 152, Fracción II del capítulo concerniente a la explotación de Caminos.

En la exposición relativa a las concesiones es importante señalar, una persona física podrá gozar de una o más concesiones, pero el número de vehículos, cuya explotación se le concede, no podrá exceder de 5, operen o no en la misma ruta y es el número máximo de vehícu

los que podrá amparar la concesión dada a una sociedad para la explotación de la ruta.

Las concesiones se otorgarán por un término de diez años y podra prorrogarse, si los concesionarios hubieran cumplido con las condiciones de ésta Ley su Reglamento y con las obligaciones especificamente determinadas en el título de la concesión.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en todo tiempo podrá modificar las clases de Servicios y el número de vahículos.

Por lo tanto el Autotransporte es de Servicio Público Federal, en virtud de lo establecido en el Código de la Materia, mediante el Artículo 3o., correspondiente al capítulo 2, el cual habla sobre jurisdicción, estableciendo las Vías Generales de Comunicación y los medios de Transporte que operen en ellos; quedando sujetos exclusivamente a los Poderes Federales, y continúa diciendo, el Ejecutivo ejercitará sus facultades por conducto de la Secretaría de Comunicación y Obras Públicas sin perjuicio de lo que establece la Ley de Secretarías de Estado y Departamentos Autónomos, o de las Facultades expresas que otros ordenamientos legales concedan a la Economía Nacional.

AUTOTRANSPORTE

L E Y D E V I A S G E N E R A L E S D E C O M U N I C A C I O N

AUTOTRANSPORTE

Ley de Vías Generales de Comunicación.

El Estado con el fín de ejercer su soberanía conforme a - las atribuciones concernientes a los Servicios Públicos, tuvo a bién el establecer los encausamientos legales, por medio de los cuales se circunda el ámbito jurídico del Autotransporte conceptuado como del Servicio Público Federal.

Por lo anterior se establecen atribuciones al Ejecutivo,- con el fín de que el Servicio Público del Autotransporte otorgado me -- diante concesión o permiso a los particulares fuera regulado creandose- así la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Esta Ley encierra diferentes concepciones jurídicas de -- gran importancia, como es el tipificar algunos delitos dentro del ren-- glón de los ataques a las Vías de Comunicación.

Se establece como Vías de Comunicación para el Autotransporte, los Caminos que sirvan de entronque con alguna Vía de País ex-- tranjero o comuniquen a dos o más Entidades Federativas, entre sí, ó -- cuando en su totalidad o en su mayor parte sean construídos por la Federación.

Los Puentes ya construídos o se construyan sobre las líneas divisorías Internacionales ó los ya construídos o se construyan sobre Vías Generales de Comunicación o sobre corrientes de Juridicción Federal.

De acuerdo con las líneas teléfonicas instaladas y las que se instalen dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o de la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, así como las situadas dentro de los límites de un Estado, siempre que conecten con las redes de otro Estado o con las líneas generales de concesión federal o de países extranjeros, o bien cuando sean auxiliares de otras Vías Generales de Comunicación o de Explotaciones Industriales, Agrícolas, Mineras, Comerciales, etc., que operen con permiso, contrato o concesión de la Federación.

Están incluídas dentro de las Vías Generales de Comunicación, las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas eléctromagneticas, cuando se utilizan para verificar comunicaciones de signos, señales, escritos, imágenes ó sonidos de cualquier naturaleza.

Todo lo anterior ésta estipulado en el Artículo 1o., de dicha codificación lo cual es importante en virtud de que los delitos de Tránsito, dentro del Autotransporte del Servicio Público Federal, lleva implícito el renglón correspondiente a los delitos de los ataques a las Vías de Comunicación. Por lo tanto cabe señalar, son considera--

dos como delitos de ataques a las Vías Generales de Comunicación, cuando el Autotransporte acometa contra los Ferrocarriles, para lo cual la Ley en su Artículo 1o., Fracción V, estipula, cuando se comuniquen los Ferrocarriles entre sí, dos o más entidades federativas ó cuando en todo o parte del trayecto estén dentro de la zona fronteriza de 100 kilómetros en la faja de 50 kilómetros a lo largo de las costas con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no operen fuera de los límites de las poblaciones ó cuando entronquen o conecten con algún otro de los enumerados en esta fracción, siempre que presten Servicio Público, exceptuándose las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país; también los construídos en su totalidad ó en su mayor parte por la Federación y por último los Ferrocarriles particulares, cuando sean auxiliares de una explotación industrial y hagan Servicio Público, se consideran materia de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por lo tanto serán Vías de Comunicación de acuerdo con el Artículo 10 de dicha Ley, lo estipulado en la Fracción VI que dice: — " Los Caminos;

a).- Cuando entronquen con alguna vía de país extranjero.

b).- Cuando comuniquen a dos o más entidades federativas entre sí.

c).- Cuando en su totalidad o en su mayor parte sean cons

truídos por la Federación.

VII.- Los puentes:

a).- Los ya construídos o que se construyan sobre las líneas divisorias internacionales.

b).- Los ya construídos o que se construyan sobre vías generales de comunicación o sobre corrientes de jurisdicción federal.

c).- La construcción de puentes se hará previo permiso de la Secretaría de la Defensa Nacional, otorgado por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

IX.- Las líneas telefónicas instaladas y las que se instalen dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o de la faja de ciento kilómetros a lo largo de las costas, así como las que estén situadas dentro de los límites de un Estado, siempre que conecten con las redes de otro Estado o con las líneas generales de concesión federal o de países extranjeros, o bien cuando sean auxiliares de otras vías generales de comunicación o de explotaciones industriales, agrícolas, mineras, comerciales, etc., que operen con permiso, contrato o concesión de la Federación.

X.- Las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas, cuando se utilizan para verificar comunicaciones de signos, señales, escritos, imágenes o sonidos de cualquier naturaleza.

XI.- Las rutas del Servicio Postal.

Artículo 2o.- Son partes integrantes de las vías generales de comunicación.

I.- Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas; y

II.- Los Terrenos y aguas y el volúmen de éstas se fijará por la Secretaría de Comunicaciones

La misma ley en cuanto al Autotransporte sigue mencionando, puede ser autorizado el ejercicio de la explotación de los Caminos; para lo cual establece todo un capítulado concerniente a dicha explotación, pero estableciendo con antelación el concepto de la concesión o la autorización otorgada mediante permiso.

En cuanto a las concesiones para la Explotación de las Vías Generales de Comunicación, se otorgaran a ciudadanos mexicanos o a Sociedades constituídas conforme a las leyes del país, de acuerdo al Artículo 12 de dicha ley.

También se señala la caducidad para dicha concesión en el Artículo 29 y puede ser por cualquiera de las siguientes causas: Fracción III, por interrupción del Servicio Público prestado en todo o en parte importante, sin causa justificada a Juicio de la Secretaría de Comunicaciones o sin previa autorización de la misma.

En la Fracción V, se prevee lo mismo, cuando se enajene la concesión o algunos de los derechos en ella contenidos, o los bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones.

Fracción VI.- Cuando se proporcione al enemigo, en caso de guerra internacional, cualquiera de los elementos de que disponga el concesionario con motivo de su concesión.

Fracción VII.- Cuando el concesionario cambie de su nacionalidad mexicana.

Fracción VIII.- Porque se modifiquen o alteren substancialmente la naturaleza o condiciones en que se opere el Servicio el trazo o la ruta de la Vía, o los circuitos de las instalaciones, o su ubicación sin la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones;

Fracción IX.- Porque los concesionarios no paguen la participación al Gobierno Federal, en los casos en que así se haya estipulado en las concesiones, o porque se defraude dolosamente al Erario en

la participación, sin perjuicio de la responsabilidad penal a que haya-lugar.

Fracción X.- Porque el concesionario se rehuse a cumplir, en su caso con lo dispuesto por los Artículos 102 y 103 de esta Ley.

Fracción XI.- Porque los concesionarios no cumplan con la obligación de conducir las diversas clases de correspondencia.

Fracción XII.- Por no otorgar la fianza o constituir el - depósito a que se refiere el Artículo 17. y,

Fracción XIII.- Por los motivos de caducidad estípulados-en las concesiones respectivas.

Fracción XIV.- Por incumplir lo dispuesto en el Artículo-127 de esta Ley.

En cuanto a la caducidad, procede un recurso administrativo establecido en el Artículo 34, mediante el cual se hace saber al concesionario que puede recurrir a dicho procedimiento, con el fín de in--conformarse por un plazo de 15 días, debiendo presentar sus pruebas y - defensas al respecto; todo esto es seguido de una instancia mediante la cual la Secretaría de Comunicaciones ante el cual se presentó el recurso, queda facultada también para emitir la resolución al respecto.

Es también importante el estudio comparativo, en tanto la Ley de Vías Generales de Comunicación, tipifica conjuntamente con el -- Código Penal vigente, algunos delitos del orden Federal, que se cometen en cuanto a la observancia de la mencionada Ley de Vías.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, contiene todo - un capitulado concerniente a las infracciones de la mencionada Ley, las cuales se tratan en esta tesís como faltas en virtud de su leve grave-- dad.

Dicha Ley estípula una serie de infracciones, desde luego encaminadas de acuerdo a nuestro punto de vista, hacia el Autotransporte, basado en la violación a dicha reglamentación.

Por lo tanto, la Ley de Vías Generales de Comunicación establece una serie de infracciones, de las consideradas como faltas a -- los Reglamentos de la Policía con el fín de Reglamentar al Autotransporte que se legisló en base a las atribuciones del Ejecutivo Federal, -- otorgadas a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Así mismo contiene a su vez una serie de disposiciones encaminadas a establecer conductas delictivas del orden Penal, que se cometen por el Transporte.

Los delitos estípulados en la Ley de Vías Generales de Comunicación son establecidos fundamentalmente en relación con las viola-

ciones infringidas a la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Esta contiene todo un capítulo, el cual parte del artículo 523 al 592, en los cuales se sancionan las infracciones y los delitos que se cometan por la inobservancia de dicha Ley.

INFRACCIONES

D E F I N I C I O N

INFRACCIONES

DEFINICION.

Las infracciones del Autotransporte, en relación con el - Tránsito de los mismos, son tratadas a continuación con el fín de complementar la presente tesís, dando a conocer las características de su estructura jurídica; desde el punto de vista de que éstas son faltas a los Reglamentos de Tránsito, las cuales viene a regir al Autotransporte del Servicio Público Federal, y que por su gravedad no son delitos, sino que por ser faltas van acompañadas de sanciones de tipo administrativo que pueden ser impugnadas mediante recursos legales previamente establecidos; Así mismo después de examinar exponiendo con antelación lo concerniente a la estructura jurídica de las infracciones se procede a concluir el presente trabajo examinando los delitos de Tránsito, los cuales son sancionados con penas del orden corporal, o sea la privación de la libertad.

Las faltas ó infracciones a los Reglamentos de Policía, están fundamentados en nuestra carta Magna mediante el Artículo 21. El cual estípula, que compite a la autoridad administrativa el castigo de las infracciones de los reglamentos gubernativos y de policía.

Es de importancia señalar, lo siguiente; el Reglamento de

Tránsito que regulan la circulación del Autotransportes del Servicio -- Público Federal; es el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales,- publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de junio de 1975, y el cual deroga el Reglamento de Tránsito en los Caminos Nacionales y- los Particulares de concesión Federal del 21 de Diciembre de 1932.

En relación con las infracciones a tratar en el presente- trabajo, se definirá lo que es una infracción y para ello en primer término, atendiendo a su significado literal, la palabra "infringir" es -- "L a acción de quebrantar o violar una orden, una ley, un pacto, etc.,- o también en su segundo concepto, significa la transgresión, quebrantamiento de una Ley, pacto ó tratado o de una norma moral, lógica o doc-- trinal" (1)

Es importante señalar, la palabra infracción, desde luego se usa como sinónimo de la palabra falta.

Así mismo significa, la violación de una norma jurídica - en general. (2)

---

(1).- Diccionario de la Lengua Española. Raluy Poude vida, A. México - 1971. Pág. 402.

(2).- Diccionario de Derecho Procesal Civil. Eduardo Pallares. México- 1963. Pág. 377

Estas definiciones, como se puede observar son atendiendo propiamente al sentido extricto de su origen gramatical, pero a continuación se darán algunas otras definiciones, de lo que significa la infracción cometida en el ejercicio del Autotransporte y a través de la función denominada Servicio Público Federal.

Se especificará el concepto de la infracción, tomando en consideración el ámbito de aplicabilidad, en el Autotransporte.

Por lo tanto para definir la infracción, en primer término, la entenderemos como algo que va contra las Leyes y en nuestro caso será contra el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales.

También se define a la infracción, como "el acto realizado contra lo dispuesto en una norma legal o incumplimiento de un compromiso contraído. (3)

Otra definición, "Es la de la violación o quebrantamiento de la Ley, orden, etc." (4)

En relación a las infracciones, nos dice el tratadista -- José Bulaje, son las "contravenciones de lo dispuesto en la Ley contrato u obligación de observancia forzosa", y agrega, "la infracción, ya de las leyes, ya de los contratos, ya de las obligaciones forzosas sien

(3).- Diccionario de Derecho.- Rafael de Pina Editorial Porrúa, S.A. -- Pág. 203.

(4).- Diccionario Larousse Ilustrado.- Ediciones Larousse.

pre llevan aparejado el resarcimiento de los daños y perjuicios ocasionados por la infracción ...al Estado" (5)

En esta definición, lo que el tratadista nos define como infracción lleva implícita la sanción respectiva por la inobservancia de la Ley.

Por lo tanto y tomando de base que las infracciones son las violaciones a la Ley, se puede decir como conclusión: Las infracciones, son aquellos actos que se realizan o dejan de realizarse, con el fín de violar una Ley.

De acuerdo con el tratadista Eduardo García Maynez, las infracciones, presentan características esenciales que son las siguientes: (6)

a).- Una hipótesis o supuesto.

b).- Una posible realización de la hipótesis; y

c).- La consecuencia, o sea, la sanción.

---

(5).- Enciclopedia Jurídica Española Nota de José Budape Barcelona.- Tomo 19 Pág. 37 y 38.

(6).- "Introducción al Estudio del Derecho". Duodécima Edición. México 1964. Editorial Porrúa. Pág. 172 y siguientes.

De acuerdo con lo anterior, la hipótesis en nuestro tema de estudio por ejemplo, se encuentra señalada en el artículo 8o., de la Ley de Vías Generales de Comunicación, mencionando que, para la explotación de dichas Vías será necesario el tener la concesión o el permiso, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de esa Ley y su Reglamento.

Como ejemplo tenemos la realización de la hipótesis señalada por el Artículo 41, del Reglamento de Tránsito, en Carreteras Federales, en el cuál se menciona; es infracción la falta de Tarjeta de Circulación. (Permiso)

La consecuencia, o se la sanción se encuentra estípulada en el Artículo 200, de la Ley o mejor dicho del Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, y en el cual señala una sanción económica de $ 300.00, por la falta de documentación respectiva, consistente en el permiso de la Secretaría de Comunicaciones.

La infracción del Autotransporte se puede decir es, "todo acto u omisión que en forma dolosa o culpable, conlleva a eludir el cumplimiento de las Leyes del Autotransporte, establecidas en los diferentes ordenamientos y cuyo incumplimiento trae aparejada una sanción pecuniaria.

Desde luego al agregar; toda infracción tiene una sanción, generalmente del orden económico.

INFRACCIONES

SUJETO DE LAS INFRACCIONES.

INFRACCION

Sujeto de las Infracciones.

El sujeto de la infracción como así se designa al infractor de la norma, es desde luego la persona que contraviene las normas establecidas por el Estado y para nuestro caso, se afirma, que dicho sujeto desde luego es, como ya se dijo, quién viola la norma administrativa, impuesta por el Estado y el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, derivada jeraquicamente de la ley de Vías Generales de Comunicación.

Por lo tanto en esta relación jurídica establecida mediante la infracción de Tránsito se clasifica a los sujetos que la conforman en dos modalidades, denominadas sujeto activo y sujeto pasivo.

El sujeto activo es quién actúa investido de aquella potestad pública, derivada del Poder de Soberanía entendiendo por esta la facultad de gobernar, disponer y subsistir con recursos públicos, propio solo de los órganos del derecho Público.

La Facultad Constitucional para el ejercicio y aplicación en cuanto a las faltas a los Reglamentos de Tránsito, en relación con-

el sujeto activo denominado Estado, tiene correlacionada la atribución de la captación de los ingresos a través de las infracciones, derivada del Artículo 31 Constitucional, mediante el cual se prevee la obligación a los nacionales de contribuír con los gastos Públicos de la manera proporcional y equitativa que dispongan las Leyes, y es por esto que además el Estado establece el régimen legal de la captación de ingresos mediante el renglón de las multas dentro de las cuales se encuentran catalogadas las infracciones del Tránsito de los vehículos.

En cuanto al sujeto pasivo, no hay gran cosa que exponer al respecto, pues desde luego es el infractor de la norma administrativa el conductor o el operador del vehículo del Auto transporte del Servicio Público Federal.

INFRACCIONES

NATURALEZA

Naturaleza de las infracciones.

La naturaleza intrínseca de las infracciones es una relación jurídica, sancionable por la Ley de carácter administrativo y cuya relación se inicia a partir del momento de infringirse la norma, o sea el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, de observancia para el Autotransporte del Servicio Público Federal.

Así mismo se fundamenta su base jurídica a partir de nuestra constitución en el Artículo 31, mediante el cual se otorgan facultades para sancionar las faltas a los Reglamentos de Policía y Transito.

Por lo tanto la relación jurídica, se inicia a partir de la no observancia de la norma, por ello la conducta es sancionada con suspención de los derechos para manejar vehículos del Autotransporte y el arresto del sujeto infractor de la norma, según la gravedad de violación.

De lo anterior se parte de la base de que toda norma violada, tiene el carácter coercitivo pues lleva aparejada una sanción.

La relación jurídica está compuesta de los siguientes elementos: norma administrativa, sujeto, violación de la norma, sanción y estado.

INFRACCIONES

I N F R A C C I O N E S

E).- INFRACCIONES

Las infracciones del Autotransporte Federal, en forma específica, están reglamentadas a través de sus diferentes leyes, como son; la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Reglamento del capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales; entre los más importantes para nuestro estudio.

En primer término la Ley de Vías Generales de Comunicación, señala como infracciones las siguientes:

La falta de concesión o permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para explotar las Vías Generales de Comunicación, o cualquiera de sus Servicios conexos, será imputable la infracción de acuerdo con el artículo 8o., de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Así el explotar los Caminos Federales, por una línea de Autobuses o Transportes de Carga, o cualquiera de sus Servicios sin la concesión o permiso a que se refiere el Artículo anterior, desde luego, es infracción.

La infracción tratada, también esta relacionada con- los Artículos 48 y 152 de la misma Ley.

En base al Artículo 9 de la misma Ley, se señala, que- los Transportistas deben contar exclusivamente con el permiso de la - Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Será infracción, de acuerdo con el artículo 49, concer niente al capítulo de la explotación de Vías Generales de Comunica--- ción, el modificar los intinerarios, horarios, reglamentos de servi-- cio, tarifas y sus elementos de aplicación, sin autorización de la Se cretaría de Comunicaciones y Transportes, además de estar relacionado dicho artículo con el 50 y 55 de dicha Ley.

Por lo tanto es infracción, el efectuar el Servicio -- Público Federal de Pasajeros, fuera del horario autorizado, hacer ser vicios directos de una parte a otra, sin la debida autorización, clasificara carga como de primera, siendo de tercera, etc.

El Artículo 52, nos señala como infracción, dar servicio en combinación con otras Empresas sin autorización de dicha Secre taría.

El Artículo 57 dice: Es infracción el alterar las tari fas sin autorización de la Secretaría de Comunicación y Trans- --

portes.

El Artículo 62.- El negarse a prestar servicios, ya sea tanto de pasajeros, o de carga, sin una causa justificada será infracción.

El Artículo 66.- Prevee es infracción, el no extender - la carta porte que ampara las mercancías, transportadas en los términos establecidos en la Ley y sus reglamentos.

Existen otros tipos de infracciones catalogadas en el - capítulo de los Derechos de la Nación, como son, Artículo 102 que señala: Es infracción el no conceder el descuento del 50 %, al Gobierno Federal, habiendo llenado los requisitos debidos.

Artículo 111.- Se considera infracción el negar el paso libre y gratuito a los empleados Federales y sus vehículos, de toda - clase de elementos de Transporte, propiedad de la Federación, por todos los caminos y Puentes del País.

Artículo 118.- El negarse a transportar gratuitamente - a: Inspectores de Vías Generales de Comunicación de la Secretaría de - Comunicaciones y Transportes; Visitadores e Inspectores de Correos y - Telegrafos, sus trabajadores en Comisión de Servicios, miembros de la- Policía Federal de Caminos.

Así mismo es infracción el hacer o efectuar el Servi - cio Mixto de Pasajeros y carga sin la debida autorización.

A continuación se expone el artículado mediante el - cual se encuadran las infracciones al Autotransporte Federal, no se - abarcaran todos los artículos de dicho Reglamento, sino los más importantes.

Es infracción:

1).- El no buscar auxilio para los accidentados, Artículo 200, Fracción V (QUINTA).

2).- Cuando la carga del vehículo comprometa la estabilidad de éste, Artículo 200 Fracción II (SEGUNDA)

3).- Cuando la carga sobresalga de la parte posterior del vehículo con exceso, Artículo 200 Fracción IV (CUARTA)

4).- El cambiar intempestivamente de carril, Artículo- 200 Fracción II (SEGUNDA)

5).- El Estado de ebriedad o el influjo de droga enervantes, al manejar, Artículo 537.

6).- La falta de licencia federal, Artículo 200 Fracción V (QUINTA).

7).- El atropellar a un peatón o peatones, Artículo-200 Fracción XI (ONCE)

8).- La falta de permiso de paso, Artículo 204.

9).- La falta de tarjeta de circulación, Artículo - 8o.

10.- El no alcanzar con cuñas un vehículo pesado, al estar estacionado, Artículo 200 Fracción II (SEGUNDA).

11).- El causar daños a la Ley de Vías Generales de-Comunicación, Artículo 533.

INFRACCIONES

S A N C I O N E S

En primer término y etimológicamente sanción, proviene - de latín "Sanctio", que significa "el acto solemne por el que autoriza el jefe del Estado cualquier Ley o estatuto, o también pena o recompensa que asegura la ejecución de una Ley, también es la autorización, - aprobación. Consecuencia moral de un acto castigo o recompensa. "Medida represiva". (6)

También significa "En general, Ley, Reglamento, Estatu--- to". Solemne confirmación de una disposición legal por el jefe de un- Estado, o quién ejerce sus funciones. Recompensa por observación de - preceptos o abstención de lo vedado". (7)

En base a lo anterior, tiene las siguientes accesiones la primera consiste, en la solemne confirmación de una disposición legal- (decreto, reglamento o ley), por el Jefe del Ejecutivo; en segundo término es la aprobación en:

Los medios no oficiales hecha por particulares; la tercera, es la autorización, o sea, dar a una autoridad facultad para hacer alguna cosa. Confirmar o comprobar una cosa con autoridad sentencia - de algún autor. Aprobar o abonar. (8)

---

(6) Diccionario Larousse Ilustrado, Ediciones Larousse 1980.

(7) Diccionario de Cabanellas G. Obra citada Pág. 14.

(8) Imposición de las sanciones económicas. Tesis, México 1971, Pág.4

Por último también significa una pena señalada por la -- Ley para quién la infringe.

De acuerdo a lo anterior, el concepto sanción, es empleado para denominar, la actividad encaminada a castigar al infractor por la transgresión cometida en otras ocasiones emplea el mismo concepto, - de un modo completamente diferentes, o sea con el carácter de instrumento.

Eduardo García Maynéz, define la sanción como la consecuencia jurídica que el incumplimiento de un deber produce en relación con el obligado. (9)

Como toda consecuencia de Derecho, la sanción se encuentra condicionada por la realización de un supuesto.

Luis Moreno Arzac, la define como "La consecuencia desfavorable al infractor, que proviene del incumplimiento de un deber establecido en la Ley, y que se puede aplicar por la Autoridad, aún en -- contra de la voluntad del obligado". (10)

---

(9).- Impugnación de las sanciones económicas. Tesis México, 1971, -- Pág. 4.

(10).- Impugnación de las sanciones economicas, Tesis México, 1971, -- Pág. 4

Así mismo dicho autor, hace un análisis en la forma siguiente: En el ámbito de la naturaleza, toda causa tiene un efecto así también en el derecho toda conducta o hecho jurídico tiene una consecuencia, que puede consistir, en el nacimiento, modificación, transmisión o extensión de un derecho o una obligación al infringir se una Ley o disposición a cargo del transgresor, generalmente se crea otra obligación a cargo de él mismo, la cual podría consistir en un hacer, dar, no hacer, o tolerar

En está definición sigue diciendo; las sanciones son desfavorables al infractor, y esto es lógico, puesto que, la consecuencia es contraria a los intereses del infractor, cuando menos a lo manifestado tácitamente al violar la norma.

Así mismo nos dice el mencionado autor; la sanción proviene del incumplimiento de una norma, o sea de la violación o sea de la violación o transgresión que impone un deber el cual peude consistir, de acuerdo con la teoría civilista, en lo hacer lo que la Ley impone, no dar lo exigible o hacer lo prohibido, de ahí que el incumpliento es hacer lo contrario a lo mandado por la ley.

El incumplimiento debe de ser de una Ley, pues dentro de nuestro derecho, existen muchos Reglamentos, y siendo actos formalmente administrativos, pero materialmente legislativos, establecen obligaciones para los particulares, y por tanto su incumplimiento puede traer

como consecuencia una sanción. En cuanto a nuestro tema consistente en las infracciones del Autotransporte Federal, debido a la violación o transgresión de la norma, se presenta la consecuencia desfavorable a los intereses del infractor, proveniente del incumplimiento del deber señalado por una Ley, la infracción del Autotransprote encuadra en todos sus aspectos con el análisis del Lic. Luis Moreno Arzac, acerca de la sanción.

Otra de las definiciones la da Claude du Pasquier, de la siguiente manera "La consecuencia por el Derecho a la violación de una regla jurídica; constituye una reacción, es decir, un acontenimiento desfavorable al autor de la violación". (11)

Francisco Carnelutti, indica "Se llama sanción al señalamiento de las consecuencias que deriven de la inobservancia del precepto y como la sanción ha de estimular a la observancia del mismo, tales consecuencias han de ser desagradables, es decir, han de consistir en un mal". (12)

Así mismo recordamos también la celebre formula o estructura lógica de la norma jurídica expresada por Kelsen "Si A es, debe --

(11).- Sistema de Derecho Procesal Civil, Utcha Argentina, Buenos Aires 1944, Vol. 1 Pág. 25.

(12).- Introducción a la teoria General del Derecho y a la filosofía jurídica Lima, 1950, Pág. 125.

B; no es deber ser C, en la que "C" es precisamente la sanción". (13)

El autor Merke, la define en los siguientes términos: -- "Frente a toda transgreción corresponde al Derecho hacer valer las condiciones para su imperio y los intereses para las cuales exista..." (14)

García Maynez, hace una clasificación, en relación con - las sanciones, tomando en consideración el fín de los mismos, señalando tres categorías.

1.- Sanciones que constriñen al rebelde a hacer o a cumplir por la fuerza aquello que se niega a ejecutar.

Esta la coacción propiamente dicha es lo que Bonnecase - denomina la "Forma directa" de la sanción. Casos típicos son: El lanzamiento de un inquilino, ejecución por deudas; como son el embargo y - venta de cosas y créditos perteneciente al deudor;

Este concepto dado por García Maynez, no se adecua dentro del campo de las infracciones, tratadas en le ámbito del Autotransporte Federal, pues en éstas no se constriñe al rebelde a hacer o a --

---

(13).- Sistema de Derecho Procesal Civil, Utehe Argentina Buenos Aires 1944, Vol. I Pág. 25.

(14).- Derecho Fiscal represivo Margarita Luneli Cerezo Editorial Porrúa, S. A., México, 1979.

cumplir por la fuerza aquello que se niega a hacer, sino únicamente, - por decirlo así, se le sanciona imponiéndole una multa de carácter pecuniario, pero nunca obligándolo coercitivamente al cumplimiento de la Ley.

2.- Sanciones Penales, penalidades administrativas y - destituciones. Se trata aquí de una reacción aflictiva instituída por el Derecho, o sea por ser la perturbación del orden social tan granve, que una reparación civil no es suficiente, y es el único medio de prevenir la reincidencia o de intimidar. A esta categoría pertenece todas las sanciones del Derecho Penal. Se aproximan a éstas, las de Derecho Administrativo: "Multas fiscales, cancelación del permiso para - manejar un automóvil". En el derecho de familia encontramos como sanción de este tipo de pérdida de la patria potestad, en el procedimiento, la rebeldía. (19)

En relación con lo anterior, las sanciones impuestas - por infracciones al Autotransporte Federal, se encuentran tipificadas dentro de éste, y mediante esta forma de sanción, por ser el único medio de prevenir la reincidencia o de intimidar.

3.- Sanciones que restablecen en la medida de lo posible, la situación anterior a la violación. Por ejemplo, la demolición de un inmueble que contraría una servidumbre, reparación de un daño, -

(19).- Obra Citada; Pág. 126 y 127.

bajo la forma de indemnización por daños y perjuicios, etc., procede - también de los actos jurídicos, la rescición o resolución de un contrato o sea la supresión de los vínculos contractuales que la otra parte - ha violado.

Desde luego esta clasificación no encuadra en los aspectos de las infracciones del Autotransporte, pues en ningún momento se trata de establecer alguna situación anterior a la violación de la norma. Las sanciones, impuestas por las infracciones, cometidas por el - Transporte Federal, se encuentran debidamente fundamentadas en el Artículo 21, de la vigente Constitución Política y cuya interpretación - se funda únicamente en el texto literal del precepto, que dice: "La -- imposición de las penas es propia y exclusiva de la Autoridad Judicial La persecución de los delitos incumbe al Ministerio Público, a la policía judicial, la cual estará bajo la Autoridad y mando inmediato de -- aquél.

Compete a la Autoridad Administrativa el castigo de las infracciones de los reglamentos Gubernativos y de Policía, el cual únicamente consistirá en multa o arresto hasta por 36 horas, pero si el - infractor no pagara la multa que se le hubiere impuesto, se permutará- ésta por el arresto correspondeinte, que no excederá en ningún caso de 15 días.

Si el infractor fuese jornalero o obrero no podrá ser - castigado con multa mayor de el importe de su hornal o sueldo en una -

semana.

De acuerdo a lo anterior, la Constitución delega atribuciones a las Autoridades Administrativas con el fín de darles competencia para imponer las sanciones a las infracciones, establecidas en la Ley de Vías Generales de la Comunicación.

Es fundamental hacer saber, que la imposición de sanciones administrativas, debe sujetarse a un determinado régimen jurídico, respetuoso de las garantías indivuduales, tomando en consideración que en primer término se deberá de respetar la garantía de irretroactividad de la Ley, de audiencia y de legalidad, todo esto en base a las garantías establecidas en la Constitución Política, mediante sus artículos 14, 16 y 22 de la misma.

El Artículo 14 Constitucional preceptúa: "A ninguna Ley se le dará efecto retroactivo de perjuicio de persona alguna", y al final de el segundo parrafo establece: "Nadie podrá ser privado de la vida, de la libertad, y de sus propiedades, o secciones o derechos, sino mediante el juicio seguido ante los Tribunales plenamente establecidos, en el que se cumplan las formalidades esenciales del procedimiento, y conforme a las leyes expedidas con anterioridad al hecho".

Desde luego, las sanciones impuestas en materia del Autotransporte Federal, deberán de satisfacer todos y cada uno de los

principios jurídicos, establecidas pro nuestra carta magna, de lo - - contrario no se estará dentro de los causes de la legalidad requerida.

Por lo anterior, las infracciones del Autotransporte Federal, deberá basarse en Reglamentos vigentes, observando la debida --- aplicabilidad de sus Leyes, y para lo cuál la Autoridad Administrativa- tendrá la exigencia jurídica de observar, la garantía de irretroactividad de la Ley. Así mismo los recursos jurídicos, deberán estar en el - derecho positivo vigente.

Así mismo, las sanciones establecidas en esta materia -- estarán sujetas a la garantía de audencia, consagrada en el segundo párrafo del Artículo 14 Constitucional, el cual se inspiró según Rabasa,- en la doctrina Anglosajona del debido proceso legal para la protección- de la vida, la libertad, y los derechos de los hombres en contra de la- arbitrariedad del Poder Público.

"Inicialmente concebida como una garantía penal, su alcance fue extendido primero a la materia Civil y posteriormente al campo - administrativo, en base a la doctrina y a la jurisprudencia siguiendo el desarrollo alcanzado en el derecho anglosajón por el principio referido, mediante lo cual se llegó a establecer que las Autoridades Administrativas, salvo casos excepcionales previstos en la constitución, como- la expropiación, no pueden privar a persona alguna de sus derechos sin- previa audiencia, esto es, sin seguir un procedimiento en el cual el -- afectado tenga derecho de presentar sus defensas y pruebas, o en donde-

se respeten ciertas formalidades esenciales." (16)

Como continuación del capítulo concerniente a las infracciones o violaciones a los Reglamentos de Tránsito, se ha expuesto que estas tienen un carácter meramente administrativo, pero existen algunas infracciones contempladas como delitos de peligro por el derecho Penal y ello a continuación se expondrá brevemente el carácter Penal de las infracciones cometidas en el Autotransporte del Servicio Público Federal.

De acuerdo con la teroría las infracciones se consideran como delitos de peligro, pues estos consituyen una situación de peligro o de perjuicio en contra del bien tutelado, existiendo también paralelamente los delitos de lesión, constituídos por un elemento que produzca una modificación directa lesionadora del valor jurídico tutelado.

En relación a los delitos de peligro Vicenzo Manzini expone: "El peligro, subjetivamente considerado, es la previsión lógica actual de la verificación, más o menos próxima de una realidad desfavorable. la consideración subjetiva del peligro no contempla el delito por sí mismo, sino por aquel, tanto que concierne a la apreciación del juez relativa a la peligrosidad del hecho (cuando ésta no es presumida por la ley), la negación de determinados beneficios y la medida discrecional de la pena."

(16).- Derecho Fiscal represivo Margarita Izmalí Cerezo Editorial Porrúa, S. A., México 1979, Pág. 57.

"El peligro, subjetivamente considerado, se refiere a la-personalidad del agente, y puede deducirse de manifestaciones aún no -- constitutucas del delito". (17)

En cuanto a nuestra legislación Penal, preveé la situa-ción de las infracciones mediante el Artículo 171 del Código Penal y -- establece: "Se impodrá prisión hasta de seis meses, multa hasta de - -- $ 100.00 y suspensión o pérdida del derecho de usar la licencia de manejar; Fracción I, al que viole dos o más veces los Reglamentos o disposiciones sobre Tránsito y circulación de vehículos, en lo que se refiere-a exceso de velocidad".

Como se puede apreciar en la mencionada Fracción I de -- la Ley Penal establece una sanción consistente en la privación de la -- libertad hasta de seis meses, cuando se incurra dos o más veces en exceso de velocidad; en la práctica no se aplica el presente artículo en - virtud de que las Autoridades de tránsito no han prestado la debida - - atención para la aplicabilidad de dicho Artículo, olvidando así que este Artículo se emitió con la finalidad de la protección de otros valo-res de las personas, su vida e integridad personal por una parte, y su-patrimonio por otra.

---

(17).- "Tratado de Derecho Penal", Tomo 2, traducción de Santiago Sentis Melendo, Eliar, Soc. Anón Editores, Buenos Aires 1948, - - Pág. 87.

Otras de las finalidades con la aplicación del Artículo 171, es la de preveer diferentes resultados de calidad Penal, en virtud de que con la observancia, se lograría evitar las lesiones en las personas y los daños en el patrimonio de las mismas.

Por lo tanto es una norma que en cuanto su alcance jurídico, en principio cae en el exceso pero en cuanto a los resultados de su aplicación positiva es de gran beneficio.

La Fracción II (SEGUNDA) del Artículo 171, estípula "Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de Tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponda si causa daños a las personas o las cosas se hará acreedor a una sanción corporal hasta por seis meses"

En esta parte la Ley nos habla de la infracción a los Reglamentos de Tránsito cuando se cometa en estado de ebriedad o bajo el influjo de alguna droga enervante; lo señala como requisito esencial que se cometa una infracción de Tránsito, para que por el estado de ebriedad se imponga la penalidad establecida.

Así mismo, aunque en principio se piensa que no se procede con lógica jurídica, pero al ser examinado su fundamento legal se tiene como conclusión que la Ley se estableció en base y con-

la finalidad de que la infracción fuera penalizada como tal, la cual -- se agrava con el estado de inconciencia establecido.

En la práctica las Autoridades de Tránsito observan el - anterior precepto, cumpliéndolo en virtud de que al darse cuenta de que un conductor infringe una norma de Tránsito, proceden a la detención -- del vehículo con el fín de imponer la infracción correspondiente, pero- a la vez se percate dicha Autoridad, de alguna alteración de la salud,- de un estado de ebriedad o de drogadicción.

En virtud de lo anterior, la Ley da pauta a la Autoridad para que como consecuencia de una infracción se constate el ilícito penal del estado de salud mencionado.

Las Autoridades de Tránsito aplican, dicho precepto pero van más alla de la observancia del mismo, debido a que las Autoridades- respectivas al observar que algún conductor no va en condiciones para - poder manejar un vehículo lo detienen con el fín de remitirlo a la delegación respectiva, y así el agente del Ministerio Público sera el encargado de consignar al presunto responsable del ilícito penal.

RIGIMEN LEGAL DEL AUTOTRANSPORTE

A S P E C T O P E N A L

REGIMEN LEGAL DEL AUTOTRANSPORTE

Aspecto Penal.

Después de haber expuesto doto lo relacionado, a las --- infracciones que se cometen dentro del Autotransporte del Servicio Público Federal y que por sus transcedencia jurídica constituyen solamente flatas a los Reglamentos de Tránsito, o mejor dicho a los Reglamentos de Policía, según lo establece la Constitución, a continuación se - expondrá lo relativo a los delitos de Tránsito cometidos dentro del Autotransporte del Servicio Público Federal, por lo tanto en primer término se hará mención de los delitos cometidos por dichos vehículos, al ir circulando por las Carreteras Nacionales.

En cuanto a los delitos que pueden cometer los conductores de este tipo de Transportes, se encuentran el homicidio, lesiones,- daño en propiedad ajena, y ataque a las Vías Generales de Comunicación, entre otros.

Antes de exponer más ampliamente todo lo relacionado a - dichos delitos, inicialmente se enfocará el presente trabajo, al respecto penal, mediante el cual se circunda la aplicación legal respectiva.

En principio, los delitos del Autotransporte antes mencionados son tratados por la Ciencia Penal, pues esta rama del Derecho tutela estos bienqs jurídicos estableciendo normas con el fín de lograr la permanencia del orden social, o sea que primeramente algunos autores definene a este Derecho como objetivo y por una parte y como subjetivo por otra, haciendo la distinción definiendo concepción, como el conjunto de normas Jurídicas que asocia al delito como presupuesto y a la pena como su consecuencia jurídica.

Así mismo Sebastián Soler llama al derecho penal, la parte del derecho que se refiere al delito y a las consecuencias que este acarrea y esto es la pena.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto, vemos que la rama del Derecho que trata este tipo de delitos cometidos pro los vehículos del Autotransporte, y de acuerdo con las definiciones anteriores se ve que toda conducta delictiva lleva implicíta una pena, o sea que uno de los primeros principios es, que toda conducta ilicíta cometida por el Transporte en el ejercicio de sus funciones, está sancionada por la Ley de acuerdo con la ciencia del Derecho Penal.

El Derecho Penal subjetivamente, se identifica con la facultad del Estado para crear los delitos, las penas, y medidas de seguridad aplicables a quienes los cometan, o a los sujetos peligrosos que puedan delinquir. Esta definción está encaminada a fundamentar la facultad potestativa del Estado, de establecer un régimen específico de

Derecho para este tipo de conductas delictivas, que para los fines de nuestro trabajo, son los delitos de Tránsito.

En relación a esto se cita a Cuello Calón quién afirma, que en sentido subjetivo, la ciencia del Derecho Penal viene a significar el Derecho a castigar (Jus Puniendi) el derecho del Estado a culminar la ejecución de ciertos hechos (delitos) con penas, y en el caso de comisión, a imponerlas y ejecutarlas, afirmando que en tal nación esta contendido el fundamento filosófico del Derecho Penal.

Desde luego para algunos Autores, tal ptestad viene a constituir más que un derecho, un deber del Estado. Juan del Rosal apunta: "Esta ptestad es en realidad un deber del Estado para que las personas y la vida comunitaria puedan cumplir sus fines propios". (1)

De las definiciones brevemente expuestas, la rama del Derecho que examina los delitos de Tránsito es la Penal, de acuerdo con las atribuciones del Estado con el fín de organizar y preservar al bienestar social a través del orden común.

El aspecto penal de los delitos de Tránsito del Autotransporte, está sujeto a toda una extructura jurídica que parte de nuestra Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, mediante

---

(1).- Manuel de Derecho Penal Mexicano, Editorial Porrúa, Pág. 17 y 18.

la cual se establecen los derechos de los ciudadanos Mexicanos y como - constinuación Jerarquica de ésta, se tiene el Código Penal que en forma específica tutela a las personas, cosas, etc.

El Código Penal es la Ley, aplicable para los casos de - los delitos viales o de tránsito, o sea mediante esta Ley se establecen las conductas delictivas y sus consecuencias jurídicas sancionables penalmente, debido a esto el Código Penal engloba toda las facetas y modalidades de los delitos cometidos por el tránsito de los vehículos del - Autotransporte, y también estableciendo toda una dogmática acerca de -- los delitos, en cuanto a su clasificación, de acuerdo a su carácter - - intrínseco, pudiendo definirlos en culposos, dolosos, etc...

Los primeros atículos de la Ley, y en relación con el -- Autotransporte, señalan que dicho Código se aplicará en forma ambivalente para los delitos del orden común y de los tipificados en la materia- del fuero Federal.

La aplicación que corresponde a los delitos de tránsito- es de los del orden Federal, pues los vehículos del Autotransporte de - que se trata, son de los considerados dentro de este fuero, en virtud - que los vehículos de referencia, son del Servicio Público Federal, además en forma especial se tratan dichos ilicítos penales cometidos en -- las Carreteras, por encontrarse regidas estas por el Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales.

El Código Penal en relación con los hechos de Tránsito - específica es su Artículo 7o., lo que es un delito, al cual lo define - en forma genérica como "aquel acto u omisión que sancionan las Leyes -- Penales".

Para ampliar esto a continuación se citan, algunas definiciones de diferentes Autores.

En principio nuestro ordenamiento penal se encuentra vigente a aprtir del año de 1931.

Carrara establece: delito es "la infracción a la Ley del Estado, promulgada para la Seguridad de los Ciudadanos, resultante de - un acto del hombre, positivo o negativo y moralmente imputable" (2)

Así mismo otra de las definiciones en relación al delito nos las da Franz Von Liszt, diciendo "es un acto humano, culpable, an-- ti-jurídico y sancionado con una pena". (3)

Ernesto Von Beling, lo define como "la acción típica antijurídica, culpable y punible bajo una sanción penal adecuada y que --

---

(2).- "Programa del curso de Derecho Criminal, Parte General, Vol. 7 - No. 21, Editorial de Palma, Buenos Aires 1944.

(3).- Tratado de Derecho Penal, II p. 254, Ed. Reus, Madrid, 1927, - - Trad. Luis Jiménez de Asúa.

satisfaga las condiciones de punibilidad". (4)

Edmundo Mezger, lo considera "una acción tipícamente --- antijurídica y culpable". (5)

También Jiménez de Asúa define el delito de la siguiente manera "acto tipícamente antijurídico culpable, sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad imputable a un hombre y sometido a una sanción. (6)

Rosi lo define simplemente como "la violación de un Derecho". (7)

Enrique Ferri, dice el delito es "una acción punible determinada por móviles egoístas, que lesionan los sentimientos medios de la moral, colectiva y pone en peligro las formas fundamentales de coexistencia social". (8)

---

(4).- Manual de Derecho Penal Mexicano, Francisco Pavón Vasconcelos, - Editorial Porrúa, S. A., 1978 Pág. 156

(5).- Tratado de Derecho Penal, I, p. 156, Ed. Rev. de Der. Privado, - Madrid, 1955, Trad. José Arturo Rodríguez Muñoz.

(6).- Ob. Cit. p. 223.

(7).- "Traité de Droit Pénal", 4a. Edition, Tome Premier Paris, Libraire de Guillaumin et Cie, 1872, Pág. 240.

(8).- "Sociología Criminal" Unone Tipográfico Editrice Torinese 1930, - Pág. 27 Quinta Edición, Tomo I.

Aunque en algunos Códigos se ha pretendido dar una definición del delito, como en el Distrito Federal, en el cual se le hace constar en el acto u omisión que sancionan las Leyes Penales (Artículo 7), tal concepto es puramente formal al caracterizarse por la amenaza de sanción a ciertos actos y omisiones otorgándoles por ese único hecho el carácter de delitos, los propios autores del Código 1931 han admitido lo innecesario de la inclusión del precepto definitario, por no reportar utilidad alguna y por el inconveniente de ser, como toda definición, una síntesis incompleta.

Un concepto substancial del delito sólo puede obtenerse, dogmáticamente del total ordenamiento jurídico penal, de éste desprendemos que el delito es la conducta o el hecho típico, antijurídico, culpable y punible, afiliándonos, por tanto, a un criterio pentatómico, porcuanto consideramos cinco sus elementos:

a).- Una conducta o hecho:

b).- La tipicidad;

c).- La antijuridicidad;

d).- La culpabilidad.

e).- La punibilidad.

En efecto, el Artículo 7 precisa el acto u omisión como formas de expresión de la conducta humana, a la que en ocasiones sobreviene a sumar aquella natuación del mundo físico del resultado, integrando así un hecho. La conducta (acción y omisión) o el hecho (conducta- re-

sultado-nexo causal) debe estar amenzada de una sanción penal (acto u - omisión que sancionan las leyes penales); Así, de la propia definición- surge el elemento punibilidad ya referido, como bien señala Jiménez - - Huerta, en la definición del Artículo 7o., hállase implícito el elemento culpabilidad, formulando expresamente en el artículo 8o., cuando precisa -os delitos, puede ser: I.- Intencionales y II.- No intencionales o de imprudencia., "El carácter antijurídico de dicho acto u omisión está también ínsito en la fórmula sintética de la Ley, por ser, -- igualmente, un elemento conceptual de la Infracción." (9)

Además de las anteriores definiciones expuestas es importante señalar quién es el sujeto activo y el sujeto pasivo dentro de -- los delitos ocasionados en los accidentes de tránsito.

Adecuándonos a las teorías expuestas por los diferentes- autores, solo el hombre puede ser el sujeto activo del delito, pues - - únicamente quien le encuentra provisto de aquella capacidad y voluntad, puede infringir el ordenamiento jurídico penal, con sus acciones u omisiones en su actuar cotidiano. En otras épocas se consideró a los animales como sujetos capaces de delinquir, y de los cuales existen multiples casos para testimoniar dichos ejemplos.

---

(9).- Mariano Jiménez Huerta, La Antijuricidad p.p. 123-124, México, - 1952.

El su jeto activo de los delitos en los accidentes de tránsito, no puede ser otro, más que el conductor u operador de los vehículos del Servicio Público Federal.

En virtud de lo anteriormente expuesto, los conductores de los vehículos son los sujetos activos del ilícito penal, en virtud de que éstos al conducir un vehículo del Servicio Público Federal, deben de estar debidamente capacitados para el ejercicio de sus funciones en cuanto a la conducción de éstos vehículos, asumiendo una grave responsabilidad debido a la peligrosidad que representa dicho trabajo.

En relación al sujeto pasivo es importante señalar, que por tal se conoce al titular del derecho o interés lesionado o puesto en peligro por el delito.

La persona física es un ente denominado sujeto pasivo en virtud de que recae en ella la lesión o puesta en peligro, que específica la ley, basado fundamentalmente en la teoría de los delitos de lesión y de peligro, de los cuales más adelante, se expondrán sus características.

La persona física, como sujeto pasivo puede ser atacado penalmente, como en los delitos de lesiones, homicio y daño en propiedad ajena.

También la denominada persona moral o jurídica sobre quién recae, la conducta delictiva, lesionando bienes jurídicos tales como el patrimonio bienes, etc., puede ser concebida como sujeto pasivo.

El Estado como Poder Jurídico, también puede ser situado como sujeto pasivo al poder ser ofendido o víctima de la conducta delictiva, como sucede en los delitos en contra de los bienes de la Nación.

De acuerdo con todo lo anterior, como conclusión final, se concreta que sujeto pasivo es toda persona física moral o jurídica, la cual será titular del derecho, lesionado o puesto en peligro.

Continuando con la teorías acerca del delito, los accidentes de tránsito, es importante señalar la gran diferenciación existente entre el delito de peligro y delito de lesión pues son términos de uso frecuente en este ámbito legal, por lo tanto primeramente se especificará como complemento, lo que es el delito de lesión.

Cuello Calón estima como delitos de peligro aquellos cuyo hecho constitutivo no causa daño efectivo y directo en intereses jurídicamente, protegidos, pero crean para éstos una situación de peligro, debiendo entenderse por peligro la posibilida de la hora asume mucha mayor trascedencia la división en delitos de peligro y delitos de lesión. Estos últimos aparecen con más frecuencia en las legislaciones penales, y en ellos pertenece la tipicidad de la lesión de un determinado bien jurídico, como, por ejemplo la muerte en el homicidio y las

heridas en las lesiones, el grupo delitos, los denominados de peligro - sólo en poner el riesgo el bien jurídico protegido por el Derecho. Puede ser relevante en Derecho Penal, no sólo la realidad del curso causal de hecho (delitos de lesión), sino la producción de un curso causal esperado (delitos de peligro).

En resumen: el concepto de peligro significa posibilidad inmediata, la posibilidad cognoscitiva de la producción de un acontecimiento dañoso determinado. Los autores modernos acostumbran a diferenciar este grupo de delitos de peligro, en delitos de peligro concreto y delitos de peligro abstracto.

En los primeros se exigen, para poder decir que el hecho encaja en el tipo, la demostración en cada caso de que realmente se haproducido el peligro, en cambio, en los segundos, si bien el delito representa un peligro específico de los bienes jurídicos protegidos, la - consecuencia penal no depende de demostrar en el caso concreto la situación de peligro especial." (10)

De acuerdo con lo expuesto, y como conclusión vemos: deacuerdo a los delitos de tránsito entre otros, el homicidio, las lesiones, daños en propiedad ajena, etc., son delitos de lesión, en virtud -

(10).- La Ley y El Delito, principios de Derecho Penal, Editorial Sudamericana, Buenos Aires, Luis Jiménez de Asúa, Pág. 217.

de causar un daño efectivo y directo a intereses jurídicamente protegidos.

Existen los delitos de lesión, cometidos en el tránsito de vehículos y de acuerdo a su clasificación son delitos, meramente de peligro en virtud de no causar un daño directo y efectivo, sino exclusivamente ponen en peligro el bien jurídico protegido.

Al respecto nuestra legislación penal establece en su -- Artículo 171, lo siguiente: "se impodrá prisión hasta de seis meses, -- multa hasta de $ 100.00 y suspensión o pérdida del Derecho de usar la - licencia de manejar:

I.- Al que viole dos o más veces los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos en lo que se refiere a exceso de velocidad.

II.- Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de - la sanción que le corresponde si causa daños a las personas a las cosas".

El mérito más notable de este artículo no es precisamente el de hacer respetar el Reglamento de Tránsito, su finalidad es, a - fín de cuentas, la protección de otros valores de las personas, su vida

e integridad personal, por una parte, y su patrimonio, por otra. La violación repetida de los reglamentos de tránsito referente a la velocidad, se inclina a traer el triste resultado de las lesiones y el daño.

Se presume que los técnicos en la materia, han estudiado con las estadísticas en la mano, aquellas velocidades sobre las cuales existen un menor número de colisiones, y que pasando ese límite crece el número de posibilidades de situación peligrosa. Por eso, inclusive se ha marcado un límite especial para las zonas escolares, y quién lo desacata pone en peligro la vida de los menores que ahí circulan.

La Ley no debe esperar a que el daño se haya consumado, debe sancionar con mayor energía al culpable de tales actos, elevándolos atinadamente a la categoría de los delitos.

REGIMEN LEGAL DEL AUTOTRANSPORTE

D E L I T O I M P R U D E N C I A L

REGIMEN LEGAL DEL AUTOTRANSPORTE

Delito Imprudencial

En relación a los accidentes de Tránsito, la Ley Establece una gran división teórica, mediante la cual por un lado habla de los delitos dolosos o intencionales y por el otro lado de los no intencionales o de imprudencia, esto lo hace la Ley, en virtud de que el agente que comete el delito es de características completamente diferentes, tanto de un lado como del otro.

La Ley inicia esa gran división en la cual el delito lo divide en las dos ramas señaladas, mediante nuestro Código Penal, en el Artículo octavo correspondiente a la responsabilidad penal, y en base a eso la Ley toma como fundamento la responsabilidad del agente, que infringió la Ley el cual desde luego al momento de cometer el delito, encuadra su conducta en diferente penalidad.

La Ley establece la anterior diferenciación en virtud de no tener la misma sanción penal quien comete algún delito en forma dolosa o intencional, correlativamente con aquel, que comete algún delito al ir circulando, conduciendo un vehículo.

Es importante señalar que de acuerdo con el presente tra-

bajo, éste va encaminado a estudiar, la conducta delictiva de quienes - bajo su responsabilidad conducen un vehículo, perteneciente al auto- - transporte del Servicio Público Federal.

La Ley ha establecido esa diferenciación debido a las características esenciales, de quien comete dichos delitos y es una persona que presta sus servicios, conduciendo por ello la Ley debe establecer diferente trato jurídico para este tipo de delitos.

El legislador para establecer esa diferenciación de acuerdo a ese tipo de delitos, legisla a través de su articulado la normatividad aplicable para los denominados imprudenciales, y es por esto que a continuación se expone brevemente lo que en teoría la Ley llama delitos imprudenciales.

En primer término para conocer el delito imprudencial es necesario, a contrario sensu, conocer los delitos dolosos.

El delito doloso es como lo define Jiménez de Asúa, "La - producción de un resultado típicamente antijurídico, con conciencia de que se quebrante el deber, con conocimiento de las circunstancias de hecho y del curso de la relación de casualidad existente entre la manifestación humana y el cambio en el mundo exterior, con voluntad de realizar la acción y con representación del resultado que se quiere o ratifica". (11)

(11) Manual de Derecho Penal Mexicano.- Francisco Pavón Vasconcelos Editorial Porrúa, S.A. México 1978 Pág. 342.

También Carmiganani, uno de los clásicos, definió el dolo como el acto de intención más o menos perfecta dirigido a infringir la Ley, manifestada en signos exteriores, con lo cual identificó dolo e intención, haciendo consistir ésta en la dirección de la voluntad a un fin remoto. "La intención dícese perfecta, expresó Carmignani cuando la voluntad está plenamente iluminada por la inteligencia o por la violencia de las pasiones.

También llámase directa cuando la voluntad tiende a un fín necesario, indirecta, cuando tiende a un fín meramente posible. (12)

Carrara, observó lo errado del concepto del dolo es elaborado por Carmignani, al unir un acto interno (intención) con uno extremo (acción). Dándole a éste caracter de condición, con lo cual confunde la noción del delito con la de dolo.

El maestro de Pisa. Estructura su definción diciendo dolo es "la intención más o menos perfecta de hacer un acto que se conoce contrario a la Ley", destacando de ella como elementos del dolo los siguientes: conocimientos de la naturaleza delictuosa del hecho e intención de realizarlos.

---

(12) Elementi di Dirito Penale p. 50, 2a. ediciones Bucellati la definición parecida, al expresar que dolo es la violación encaminada a infringir la Ley, plenamente determinada y conciente de los hechos externos, Instituzioni Di Dirito e Procedura penale, P. 156, Milano 1884.

Aclarar, en tal definición no incluye el animus nocendi - por haberse discutido acerca de ello, pues quienes han exigido ese animus como condición del dolo no han visto la verdadera objetividad jurídica del delito trocando el daño particular con el daño universal.

"En los delitos dirigidos contra el individuo; dice Carrara, el ánimo de daño (o sea de lesionar el derecho) podrá ser una necesidad para afirmar el dolo".

Pero en los delitos que directamente ofenden a la sociedad, el ánimo de dañar al individuo puede ser muchas veces indiferente, porque la determinación de violar la Ley envuelve en sí misma la idea - de daño social. En una palabra, la falta del animus nocendi, puede excluir el dolo solamente cuando se convierte en la opinión razonable de no violar la Ley.

Debe distinguirse exactamente el ánimo de dañar la intención de dañar..... El primero consiste en la previsión del perjuicio el segundo, en la voluntad dirigida a producirlo.

La segunda no será siempre esencial para constituír al dolo; lo es siempre indispensable la primera".

Eugenio Cuello Calón afirma: "que la voluntad criminal es

un elemento esencial de la culpabilidad"(13).

Indicando Franco Sodi "Se entiende por dicha voluntad lo que conocemos con el nombre más propio de dolo"(14).

Define Cuello Calón el dolo; "como la voluntad conciente, dirigida a la ejecución de un hecho que es delictuoso, o más sencillamente la intención de ejecutar un hecho que es delictuoso"(15).

Enrique Ferri entre los positivistas, piensa "El dolo concurren voluntad, intención y fin, de tal suerte que el delito debe haber sido querido, con la intención de lesionar el derecho ajeno y con un fin antisocial y antijurídico" (16).

El Carrancá y Trujillo nos explica: "para nuestra ley penal el dolo puede ser considerado en su noción más general como intención y esta intención ha de ser de delinquir o una dañada.

Sobre ser voluntaria la acción, deberá estar calificada por la dañada intención para reputársela dolosa.

---

(13) Derecho Penal, Parte General, Tomo I, Onceava Edición, Bosh, Casa Editorial Barcelona, Pág. 321.

(14) Nociones de Derecho Penal, Parte General, Segunda Edición, Pág. 70, Ediciones Botas 1950, México.

(15) Opus cit, págs. 322 y 323.

(16) Opus cit, Vol. II págs. 187 y 188.

Obrará, pues, con dañda intención aquel que en su conciencia haya admitido cauzar un resultado ilícito representándose las circunstancias y la significación de la acción.

Un querer algo ilícito, voluntaria e intencionalmente, es la base sobre la que se sustenta el concepto legal de dolo". Indicando que de "dañda intención o intención criminal, hablan los comentaristas auténticos del C.P. Ceniceros y Garrido, cuando se refieren al dolo. -- Es decir de animus necandi.(17

Así mismo generalmente se distinguen las siguientes clases de dolo:

1.- Dolo determinado: existe cuando se ha querido y previsto el resultado del delito.

2.- Dolo Indeterminado: consiste, según Carrara" en que - la acción malvada se encamina a lesionar un derecho ajeno, acompañada - de la previsión de poder lesionar además, otros derechos".(18

3.- Dolo Premxlitado: se caracteriza, según Cuello Calón-

(17) Opus cit. págs. 211 y 212

(18) "Programa" 70 del Curso de Derecho Criminal, Parte General, Vol. I Editorial Depalma, Buenos Aires, 1944 Pág. 72.

"en la perseverancia, en la mala voluntad y la frialdad de ánimo". (19)

Dolo Eventual: existe cuando el resultado previsto no se-quiere, pero se acepta o ratifica.

5.- Dolo simple: es el que normalmente aparece en todo - delito.

6.- Dolo Pasional: cuya presencia se advierte en los delitos llamados de ímpetu o pasionales.

Eusebio Gómez: enseña "en todo delito existe un elemento-subjetivo y un elemento objetivo, a su vez establece, el elemento subjetivo puede revestir dos formas representadas por el dolo y la culpa. -- Y concluye tomando como base las enseñanzas de la doctrina más generalizada, debe sostenerse que el dolo está constituído por la voluntad de - realizar el acto, cuyo efecto se ha previsto y se ha querido, sin que - sea necesaria la conciencia de ilicitud". (20)

En la formación del dolo concurren dos elementos esenciales:

---

(19) Opus. Cit. Pág. 328.

(20) "Tratado de Derecho Penal", Tomo I, Cía Argentina Soc. de Rep. - - Ltda., Buenos Aires 1939, Pág. 433.

a).- Un elemento intelectual consistente en la representación del hecho y su significación (conocimiento de la relación causal en su aspecto esencial, de su tipicidad y de su antijuridicidad, como conciencia del quebrantamiento del deber).

b).- Un elemento emocional o afectivo, no otro que la voluntad de ejecutar la conducta o de producir el resultado.

Este constituye inconveniente a lo dicho, la existencia de delitos sin resultado material (delitos formales), pues en todo caso, la misma conducta es objeto de la representación y de la voluntad como resultado específico.

Para finalizar después de hablar en cierta forma del dolo sin profundizar ampliamente, por no tener gran trascendencia en relación con nuestro tema a desarrollar en virtud de que se expuso la dogmática al respecto con el fin de obtener los parámetros jurídicos que se presentan comparativamente.

En relación con el dolo el Derecho Positivo expone lo siguiente:

La regulación del dolo en el Código constituye una serie de desaciertos que conducen no sólo a confusión, sino a verdaderos casos de integración de la ley, a pretexto de su interpretación.

El Artículo 8o., al enumar las formas de culpabilidad, - con terminología inadecuada, declara que los delitos pueden ser:

I.- Intencionales.

II.- No intencionales o de imprudencia, siendo obvio, en- mérito de las ideas expuestas sobre el dolo, la intención no agota el - concepto de voluntariedad, ni tampoco la violación por sí misma, resulta eficaz para edificar el concepto de los delitos dolosos. Como bien- dice Villalobos, al llamar el Código "intencionales" a los delitos dolosos, reduce la especie de los cometidos como dolo directo, por más que- la jurisprudencia estima abarcados en ese término todas las especies de dolo". (21)

El Artículo 9o., que en su primera parte establece una - presunción juristantum respecto a la intencionalidad, con desconocimiento absoluto de la realidad jurídica y los principios de una sana justicia, declara a continuación que dicha presunción "no se destruirá aun-- que el acusado pruebe alguna de las siguientes circunstancias", con lo cual pretende abarcar como "intencionales" aquellas conductas o hechos- que en rigor, no quedarían comprendidas dentro de la forma de culpabilidad "intencional", pero sí la comisión dolosa, lo cual es prueba evidente de la pobreza conceptual que orienta el Código en este aspecto.

(21) Villalobos Ob. Cit., pág. 294

En la fracción I (Que no se propuso ofender a determinada persona si tuvo a general intención de causar daño"), se ha pretendido ver el funcionamiento del dolo indeterminado aunque limitado a las personas, sin mencionarse la indeterminación respecto al objeto.

La fracción II, se ha sido interpreta de modos diversos, pues en tanto algunos encuentran en sus hipótesis, casos de dolo simplemente indirecto y alguna especie del indeterminado. (22)

El dolo indeterminado, estimado por algunas como una subclase del dolo indirecto (Villalobos ob. cit., p. 293), es aquel en el cual "el sujeto, con voluntad conciente para satisfacer un fin concreto, realiza una conducta de la que pueden derivarse varios eventos cualquiera de los cuales da satisfacción al fin propuesto".

Otros separan la primera de ellas ("Que no se propuso causar el daño que resultó, y éste fue consecuencia necesaria y notoria del hecho u omisión en que consistió el delito"), individualizándolo como en caso de dolo consecuencia necesaria. (23)

En tanto la segunda ("Que no se propuso causar el daño -

(22) Luzón Domingo, ob. cit., p. 173 de lo cual deducese que tal forma de dolo requiere siempre como requisito sine qua non, la existencia de un fin concreto diverso, lo que implica indiferencia y por ello admisión, en la previsión de los efectos sobrevenidos, como medios para la realización del fin querido y propuesto.

(23) Villalobos, ob. cit., pág. 297.

que resultó... si el imputado previo o pudo preveer esa consecuencia - por ser efecto ordinario del hecho u omisión y estar al alcance del común de las gentes"), se considera posible desglosarla en situaciones de delitos preterintencionales en los cuales se dan la culpa con representación ("previo esa consecuencia..." dolo culpa con representación; "pudo prever esa consecuencia.... - Dolo culpa sin representación), según lo ha destacado Porte Petit al expresar: "De la fracción II del Artículo 9o. mencionado, se desprende que el agente del delito ha cometido un daño mayor que el que se propuso causar, habiendo mediado culpa respecto del daño causado, tomando en consideración que este daño puede haber sido notorio. "Previsto o haberse previsto", es decir que la fracción aludida está aceptando la naturaleza del delito preteritencional como - mezcla de dolo y culpa, y en consecuencia la redacción del artículo 9o. se desafortunada, porque equivale a decir que la presunción de que un - delito es intencional no se destruirá aunque se pruebe que no es intencional respecto del daño causado". (24)

Contra tal conclusión se elevó la opinión de Rodolfo Chávez Sánchez, ministro de la H. Suprema Corte de Justicia de la Nación,- hoy jubilado, quien en las sesiones públicas de la Primera Sala declaró, aun cuando es cierto que el Artículo 9o., establece que una presunción- legal de intencionalidad las hipótesis aludidas de la Fracción II".

Existen casos en los cuales el resultado causado y no que

(24) Programa, Pág. 498

rido es consecuencia necesaria y notoria del hecho u omisión en que consistió el delito y sin embargo resulta inoperante dicha presunción: - - "Cuando el resultado no querido surge como efecto del actuar inicial -- (en donde el sujeto se propuso un daño menor), en ausencia de aquellas- condiciones legales, no podrá estimarse como doloso el evento efectivamente producido, en donde sólo deberán aplicarse las penas reservadas a la delictuosidad doloso respecto al efecto deseado, pues el acaecido no surgió como necesaria y notoria consecuencia del hecho, ni era posible- preverla, por no ser efecto ordinario de aquél, ni estar, por ende, al- alcance del común de las gentes". (15)

Las opiniones anteriores, aunque tienden a desempeñar el- alcance del precepto citado, reconocen la existencia en nuestro Derecho de hipótesis preterintencionales.

Fernando Castellanos hace observar que Juan José Bustamante, "Con base en las disposiciones de Derecho positivo, asegura que la- Ley Pnela del Distrito no contempla la preterintencionalidad, pues el - Artículo 8o., solo alude al dolo y a la culpa, y con una tendencia dogmática, en todos los delitos o se quiere el resultado (dolo), o no se - desea, pero surge por la actuación descuidada o imprudente del agente - (culpa), sin ser dable admitir una tercera especie de culpabilidad de - naturaleza mixta Aprera: aun los Códigos que han incluído la preterin--

(15) Castellanos Tena, Lineamientos Elementales de Derecho Penal, - - pp. 322-323, 2da. edición, 1960.

tención, siguen sancionado sólo en función de las dos formas tradicionales, como acontece en la legislación veracruzana vigente, la cual para-punción de la tercera especie remite al dolo.... (26)

El mismo Castellanos Tena niega esta tercera forma de culpabilidad, invocando la esencia diversa del dolo y la culpa, resultando se difícil admitir "que subjetivamente se entremezclen ambas especies", terminando por asegurar, el delito, o se comete mediante dolo, o por -- culpa, aclarando que en el delito doloso puede haber un resultado mayor al propuesto por el agente, y en el culposo, mayor de lo que podía ra-- cionalmente preverse y evitarse." (27)

Para nosotros resulta innegable que la ley recoge hipótesis de delitos preterintencionales, pero esto no equivale a sostener la admisión en nuestro derecho de la preterintención como una tercera forma de culpabilidad, pues ambos aciertos son distintos. Admitido el primer punto, el problema radica en saber si ha de aplicarse en algunos casos, conforme a una correcta hermenéutica jurídica, la pena correspon-- diente al delito culposo y si excepcionalmente debe revelarse de pena,- al resultado no querido, cuando sea éste de naturaleza imprevisible.

El resto de las fracciones del Artículo 9o. con igual finalidad a las anteriores, se refieren a desviaciones inesenciales en la

(26) Ob. Cit., pp. 323-324.

(27) Ibidem, p. 324

representación del autor, por cuanto al alcance de la Ley y a la le re-
presentación del autor, por cuanto al alcance de la Ley y a la legitimi
dad del fin propuesto (fracciones III y IV), o bien sobre la persona o-
la cosa, y a en la representación o en la acción misma (casos de aberra
ción: Fracción V). Por último, la fracción VI excluye "El consentimien
to del ofendido" por ineficaz para destruir la presunción de intenciona
lidad, siendo evidente que tal problema nada tiene que ver con la culpa
bilidad según se dejó precisado al estudiar las causas de justificación.

En relación a la teoría de la culpabilidad de los delitos relativos a los accidentes de tránsito, y después de haber examinado la parte correspondiente a los delitos dolosos o intencionales, de acuerdo como lo señala la Ley, se expone a continuación lo relativo a la teoría que en forma específica habla de la culpabilidad de los delitos de trán sito los cuales la Ley denomina como no intencionales o de imprudencia.

Es por lo tanto conveniente exponer que los delitos no in tencionales o de imprudencia, laLey los denomina paralelamente a los de litos doloso, como delitos culpo-os, o de culpa.

Todo lo anterior es en base teóricamente, a las caracte-- rísticas esenciales que encierra la conducta del agente actor de la - - Ley.

Los accidentes de tránsito son imprudenciales teóricamen- te hablando y para lo cual la Ley basada en teorías emitidas al respec-

to establece una serie de principios teóricos por los cuales se rige para la aplicabilidad de las sanciones penales.

En relación a la culpa dentro de los delitos de imprudencia existen diferentes teorías;

Teoría de la previsibilidad, de la imprudencia o negligencia, de la casualidad eficiente, del error evitable y de la culpa como un defecto de la inteligencia.

La teoría de la previsibilidad.- Dentro de ésta corriente destacan, en forma particular, Carrara y Bursa.

Para el primero, la culpa radica en la voluntaria omisión de diligencia en calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio hecho, explicando su criterio, Carrara afirma, la culpa es un defecto de la voluntad pues bien el hecho culposo se origina en la falta de previsión de las consecuencias dañosas (vicio de la inteligencia), ésta se reconta a la voluntad del agente, al no emplear éste "la reflexión con la cual podía iluminarse y conocer estas consecuencias siniestras", si la culpa, dice conclusivamente, radicara en un vicio de la inteligencia, ésta no sería imputable ni moral ni políticamente. "Lo es precisamente porque la negligencia tuvo causa en la voluntad del hombre". (28)

(28) Programa del curso de Derecho Criminal 1, pp. 80, 81, 82 y 83. Buenos Aires 1944.

Se cuida Carrara de advertir que la previsibilidad es cosa distinta de la previsión, afirmando categóricamente, la esencia de la culpa reside en la primera. "Se puede preveer absolutamente una consecuencia que se ocasiona después. Se puede preveer como posible, pero esperar evitarla, y, después, no lograr evitarla. Se tiene la mera culpa no sólo en la primera hipótesis, el hecho, sino también en la segunda, siempre que no se haya obrado con el fin de dañar. Si se obrara -- con el fin de dañar, en esta segunda hipótesis, el hecho es doloso, porque el dolo emerge del primer fin.

Pero si se obrara con un fin inocente, con respecto al segundo efecto, no hay más que mera culpa, porque tanto vale no preveer un efecto, como preveer que no sucederá: Se contradeciría quien dijera: tú has previsto que esto no sucedería; luego tú has previsto que esto sucedería". (29)

Considerando insuficiente el puro criterio de la previsibilidad, Brusa le añade el de previsibilidad, estimando a la culpa como la omisión voluntaria de la diligencia necesaria para preveer y prevenir un evento penalmente antijurídico, posible, previsible y prevenible.

"Dentro del mismo enfoque de la culpa, tomando como base la previsibilidad, Von Lizst conjuga nuevos elementos para elaborar una

(29) Cfr. Cita en Maggiore: Derecho Penal, I p. 601, Bogotá 1954.

noción puramente formal de la misma al decir: "La culpa es, formalmente, la no previsión del resultado previsible en el momento de en que tuvo lugar la manifestación de voluntad" agregando, para dar cima a su -- pensamiento, que el resultado es previsible cuando el agente hubiere podido y debido preveerle, esto es, la previsibilidad fundamenta formal-- mente la culpa cuando en el momento de la manifestación de voluntad el- sujeto no previó lo previsible teniendo la obligación de prever el acto culposo es, por consiquiente, la causación voluntaria o el no impedimento de un resultado no previsto, pero si prevesible".

"Para el autor Aleman, Vom Lizst, el concepto de la culpa requeriere:

"la. falta de precaución en la manifestación de la voluntad, consistiendo en el desprecio del cuidado requerido por el orden jurídico y exigido por el estado de las circunstancias, de lo cual deduce que la falta de atención en el incumplimiento de lo debido constituye - una falta de voluntad.

2a. Falta de previsión del agente, cuando le era posible- preveer el resultado. "En la apreciación de este problema debe tomarse como base las facultades mentales del agente, en general y en el momento del acto (agitación, embriaguez), y su mayor o menor perspicacia.

La medida a que es subjetiva, especial. Lo que está aquí en cuestión es la capacidad mental individual. Si ésta se afirma, la -

falta de previsión se presenta entonces como una falta de inteligencia".

3a. Falta de sentido, pues el contenido material de la culpa consiste en la ausencia de reconocimiento del agente, siendo posible hacerlo, de la significación antisocial del acto, a causa de su indiferencia frente a las exigencias de la vida social".

En relación con la segunda teoría de la imprudencia o negligencia, de los delitos no intencionales es sostenida principalmente por J.J. Haus", que hace radicar la culpa en la negligencia ocasionada por la ausencia de voluntad de evitar lo dañoso a los intereses públicos o privados. "Se pueden, por tanto, llamar no intencionales o cometidos por simple culpa. Se llaman también involuntarios porque aun cuando el delincuente había querido la causa, no ha querido el vento que debía prever o prevenir". (30)

Por su parte Sabatini señala "la culpa en la comisión por imprudencia o negligencia de un hecho, coincidente en sus elementos objetivos y subjetivos, con la infracción de determinados preceptos de Derecho Penal". (31)

En nuestro medio, Ignacio Villalobos expresa, "en térmi--

(30) Tratado de Derecho Penal, II, pp. 431-432. 3a. Edición, Madrid, Trad. Luis Jiménez de Asúa.

(31) Cfr. cit. en Díazón Domingo, loc. cit.

nos generales, se dice que una persona tiene culpa cuando obra de tal - manera que por su negligencia su imprudencia, su falta de atención, de- reflexión, de pericia, de precauciones o de cuidados necesarios, se produce una situación antijurídica típica no querida directamente ni con-- sentida por su voluntad, pero que el agente previó o pudo prever y cuya realización era evitable por él mismo". (32)

Pero al describir los elementos de la culpa "destaca que- la realización de aquello que hace el acto típicamente antijurídico, se debe a negligencia o imprudencia, puesto que los demás términos empleados en la definición (falta de atención, reflexión, de precauciones, -- etc). no tienen un contenido autónomo por constituir formas mediante -- las cuales se manifiesta la negligencia o la imprudencia".

En cuanto a la tercer teoría denominada de la casualidad- eficiente, tratando de encontrar la noción de la culpa, fuera de la previsibilidad, Sttopato elabora la teoría de la casualidad voluntaria eficiente la cual encuentra apoyo, según la opinión de Maggiore, en dos -- criterios de naturaleza diversa. "El primero consiste en la casualidad- eficiente, por cuanto se pone voluntariamente la actividad como causa,- al escoger, el hombre en forma libre los medios de acción, de manera -- que responderá del resultado por haber sido su causa voluntaria eficiente, sin importar el no haber podido preverlo o que tal resultado fuera-

(32) Derecho Penal Mexicano, p, 298 Editorial Porrúa, S.A, México, 1960.

previsible con más o menos facilidad. El hecho de haber causado el - - evento voluntariamente, por haber escogido libremente la actividad que- ha sido su causa, hace al hombre responsable y lo somete a la represión social. El segundo criterio, cuya conjugación con el anterior hace posible la incriminación por culpa, consiste en haber obrado con medios - no conformes al derecho."(33)

Las ideas anteriores son resumidas por Sttopato en la siguiente forma: "El resultado dañoso y contrario al Derecho es punible, cuando es el producto inmediata o mediato de un acto voluntario del hombre, acto que, aunque no estuviera dirigido a un fín antijurídico, se - ha realizado con medios que no se demuestran conformes con la idea de - un derecho".

Las deficiencias de esta teoría salta a la vista. Siendo una teoría de la casualidad, tiende a resolver la responsabilidad culposa desde un punto de vista material. Si se atendiera únicamente la - - constatación del nexo de causa a efecto entre la conducta humana y el - evento punible, hariase innecesario comprobar la culpabilidad (subjetividad) del sujeto, cayéndose en el absurdo de una responsabilidad puramente objetiva (sin culpa).

"La fórmula uso de medios antijurídicos da origen a insu-

(33) Ob. cit. p. 299

perable dificultades expresa Maggiore ¿Qué hay que entender por esta - expresión?. El empleo de "medios homogéneos y normales", de que hable- Stoppato, define abscurum per obscurius (lo oscuro por medio de lo más- oscuro). Y si por medio antijurídico se quiere entender "un medio contrario al derecho objetivo", está claro que sólo los medios prohibidos expresamente por la ley que dan comprendidos en esta catoogría, fuera - de esta prohibición si vale el principio qui uso iure utitur meminem -- laedit (el que usa su propio derecho no agravia a nadei). La culpa, -- pues, existiría solamente en la inobservancia de un deber legal; y la - teoría de Stoppato no puede tener valor sino para los casos de culpa, - por inobservancia de un deber legal; y culpa por inobservancia de leyes, de reglamentos, de órdenes e instrucciones, dejando fuera de todo el -- otro vastísimo campo de las transgresiones culposas. (34)

En cuanto a la cuarta teoría expuesta denominada error - evitable, Kostlin dice, "para quien la negligencia equivale a culpa, -- considera existente ésta en aquella en lo cual el agente no ha evitado- el error, que, por dicha razón, es puesto como principio del evento dañoso, en el no evitar estará la esencia de la falta y en el contenido - negativo de la voluntad la diferencia del dolo".

Manzini, "sólo en cierto aspecto, puede estimarse comprendido en esta corriente, al expresar la culpa radica en una conducta vo-

(34) L'evento dumible, pág. 211, Padova 1898, CFA. Maggiore: Derecho - Penal, 1. P. 603.

luntaria, genérica o específicamente contraria a la policía o a la disciplina, causante de un evento dañoso o peligroso, provisto como delito en la Ley, producido involuntariamente o bien por efecto de la errónea opinión inexcusable de realizarlo en circunstancias excluyentes de responsabilidad penal". (35)

Luzón Domingo entiende que el achaque fundamental de esta teoría "reside en que si culpabilidad es una situación fáctica que requiere, ante todo, conciencia y voluntad, difícilmente se podrá basar uno de sus grados sobre el error, esto es, sobre la falta de conciencia que desde luego, en la culpa existe como en el grado superior de la culpabilidad si bien esta conciencia se refiere tan sólo a una parte de los elementos reales concretamente el elemento sobre el que ha de operar la voluntad motora"..... (36)

La quinta teoría expuesta acerca de los delitos no intencionales es la denominada teoría de la culpa como un defecto de la inteligencia, Almendingen dice, "a quién se coloca entre el grupo de los "clásicos", se niega a reconocer en la culpa un vicio o defecto de la voluntad. Aceptando la teoría de la previsibilidad, considera la imputación como una declaración que pone a cargo del autor, en razón de su voluntad y conciencia, la modificación producida en el mundo externo, dando a los actos culposos el carácter de vicios de la inteligencia "por

(35) Luzón Domingo, ob. cit., p. 187.

(36) Ob. cit., p. 188

falta de reflexión", de manera que si en tales acros el poder de "elección" es inexistente en el sujeto, la culpa encuentra el fundamento de su punición en la necesidad de amonestar con la pena al delincuente "para que evite, en el porvenir, otras acciones culposas, y para que aprenda a conocer después de realizarlo el hecho, que omitir una reflexión, capaz de impedir una injusticia, produce consecuencias perjudiciales para él". (37)

Tosti y Cívoli se adhieren a esta teoría, el primero declarando expresamente, en la culpa hay "constatación de un defecto las facultades intelictivas del agente". (38)

En tanto el segundo entiende genéricamente por culpa "un estado de ánimo de la voluntad de dañar e incluído en la de hacer actos prohibidos por la prudencia, omitir otros impuestos por la diligencia, asumir empresas superiores a las propias fuerzas, desenvolver la propia actividad siguiendo el proio capricho y no según las normas establecidas por la Ley, en los reglamentos o en las constumbres. En síntesis, Tosti, según lo expresa Jiménez de Asúa vuelve los ojos a la teoría del defecto de la inteligencia, dando al dolo carácter de defecto del sentimiento, en tanto otorga a aquélla la sintomatía del estado defectuoso de las facultades intelectuales del sujeto" (39)

(37) Tratado di Dirito Penale Italiano, I. p. 515, Torino, 1920

(38) La colpa penale, p. 95 Torino 1908.

(39) Véase a Jiménez de Asúa. La Ley y el Delito p. 401 2a. Edición 1954

"El examen de las teorías anteriores no agota, en manera - alguna, los diversos criterios y tendencias de doctrina para encontrar- la noción de la culpa. Se pueden señalar aún los criterios normativos, entre ellos figuran los elaborados por Impallomeni, Merkel y Molinier,- haciendo consistir la culpa en la inobservancia de reglamentos, ausen-- cia de atención, infracción de deberes de cuidado etc. el que ve en la- culpa la voluntaria causación de un peligro, sostenida por Filiangieri, así como el criterio que identifica el dolo y la culpa, seguido entre - otros por Thon, Stubel y Jannitti-Piroma 11 o." (40)

Así mismo para finalizar la serie de teorías acerca de -- los delitos no intencionales, o de culpa se agregan las teorías de Carlos Bending denominada del acto de voluntad, la de Alexander Staub, psicoanalítica y la de Mezger, la unitaria:

En relación a la primera teoría de Carlos Bending, este - la construye con relación a los delitos culposos, conforme a los elementos: Voluntad, previsibilidad y evitabilidad. Para Bending, el delito- es obra de voluntad, de voluntad negligente; el acto ilícito es ejecutado merced a su voluntad, diferenciándose del dolo en que la antijuricidad del acto es desconocida. Por consiguiente, en laculpa estricta, no hay voluntad del resultado, aun cuando sí del acto. Sin embargo, como- comenta Luis Jiménez de Asúa, en ésta teoría se confunde la culpa con -

(40) Manual de Derecho Penal Mexicano, Francisco Pavón Vasconcelos, - Editorial Porrúa, 1978.

el error.

La teoría de Alexander y Staub, denominada psicoanalítica de la culpa. Distingue entre el "yo", y el "super yo" y el "ello". El primero es la personalidad innata, el segundo es la personalidad adquirida y el tercero es el impulso ancestral que yace en el hombre, impulso que puede conducir a una conducta antisocial. Parae stos autores, - ciando el "yo" se debilita y no existe el poder inhibitorio del "super-yo", queda aquel a merced de la tendencia del "ello" y es entonces cuando puede producirse la conducta antisocial. (41)

La presente teoría carece de grado de validez debido a - que noe sclarece la estructura jurídico penal de la misma.

En cuanto a la teoría de Edmundo Mezger la crea en relación a la referencia anímica del resultado. Es decir, hay un momento - en el cual la acción se quiso; hubo un instante durante el cual el querer antijurídico fué conciente. Sin embargo, a esta doctrina se le --- aduce la crítica de que "si bien con ella se encuentra debidamente esclarecida la culpa conciente, no así la culpa inconciente, que queda -- fuera det ales hipótesis". (42)

---

(41) Citado por Luis Jiménez de Asúa, Opus Cit. Pág. 404-405.

(42) Citado por Luis Jiménez de Asúa. Opus cit., Págs. 402 y 403.

Carranca y Trujillo nos habla con respecto a esta clase de litos diciendo: "La culpa es otro de los grados de la culpabilidad. Se ha dicho que en nuestro Derecho Penal los delitos pueden ser I. Intencionales y II. No intencionales o de imprudencia; de donde resulta que los de imprudencia se caracterizan por la falta de intención, por haber producido un resultado no querido, pero que es efecto necesario de la imprudencia (culpa del sujeto), lo que justifica la imputación legal"

Carrancá y Trujillo también define a la culpa, "como el obrar sin la diligencia debida causando un resultado dañoso, previsible y penado por la ley: o como la infracción de un deber de cuidado que personalmente incumbe, pudiendo preverse la aparición del resultado. La culpa es la no previsión de lo previsible y evitable, que causa un daño penalmente tipificado". (43)

De acuerdo a lo expuesto, se han mencionado en cierta forma las teorías existentes en relación a la culpa, por lo que a continuación se expone en forma más concreta y adecuandonos a nuestro Derecho positivo, lo relativo a los delitos imprudenciales examinados detenidamente bajo la concepción de la culpa o la imprudencia del agente que comete el delito obra.

Los delitos de tránsito, denominados no intencionales o

(43) Cit. págs. 255-228

de imprudencia, se encuentra tipificados en nuestra legislación mediante el Artículo 8o., del Código Penal de 1931, el cual clasifica a los - delitos como intencionales y no intencionales o de imprudencia, entendiendo por imprudencia toda imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o de cuidado que causen igual daño a un delito intencional.

La ley estipula esa división tajante entre los delitos intencionales y no intencionales o de imprudencia denominados estos últimos también, como ya antes se mencionó, delitos de culpa, en virtud de que dentro de la conducta ilítica no lleva la intencionalidad o sea la forma dolosa de cometer el delito.

Nuestra ley menciona que la culpa o imprudencia puede ser grave, levo o levísima; la culpa es grave cuando el resultado ha podido ser previsto por el común de los hombres, por ser normalmente previsible; es leve, cuando la capacidad de prever el resultado, solo es posible en hombres diligentes, y por último es levísima cuando solo es o puede ser prevista por quienes son extraordinariamente diligentes, entendiéndose también por diligente aquella persona cuida y activa en sus actos.

El maestro Celestino Porte Pettit dentro de sus comentarios a la legislación vigente, sugiere denominar a la culpabilidad culposi con el término adecuado: culpa, en forma en que resulten comprendidos sus elementos estructurales (con representación y sin representa- -

ción), precisando además las especies culposas que no encajan en la noción genérica por no presuponer la previsibilidad, tales como la impericia y la falta de aptitud.

En cuanto a la imprudencia nos dice Ricardo C. Núñez que "esta se caracteriza por la temeridad del autor frente al resultado criminal previsto como posible pero no querido, teniendo por tanto carácter de culpa conciente. Soler ve en ella el afrontamiento de un riesgo, el cual es conocido como tal, a diferencia del dolo en el cual el riesgo es previsto en su posibilidad afirmativa".

La negligencia nos dice el mismo autor, no es sino la falta de atención, el descuido origina la culpa sin previsión o inconciente. "Esta especie de culpa se caracteriza porque el autor, en razón de su falta de precaución, no ha previsto como posible el resultado criminal que ha causado."

"La falta de precaución ha hecho que el autor ignore y yerre acerca de la naturaleza de lo que hacía o de su resultado posible". (44)

En cuanto a la impericia indica Ricardo C. Nuñez "es la falta de pericia en la práctica de un arte, profesión u oficio, esto es,

(44) Manual de Derecho Penal Mexicano Editorial Porrúa, S.A., México - 1978, Pág. 392

la deficiencia técnica originante de resultados dañosos por parte de - quien carece de la preparación debida". (45)

"La falta de reflexión de cuidado no tiene apunta Villalobos, contenido autónomo; se trata de formas en las cuales se manifiesta la imprudencia o la negligencia resultando por ello redundante su uso - que tiende "en forma semicasuista, a sugerir la idea de la culpa pero - según se van precisando las palabras que mejor los expresen deben desterrarse de la definición como medios indirectos que no favorecen la co-- cisión, ni la precisión deseables". (46)

Como a continuación y examinando la culpabilidad culposa- de los delitos de tránsito en el Autotransporte del Servicio Público Federal, compuesta de los siguientes elementos:

a) Una conducta voluntaria (acción u omisión), reconocida unanimente, pues sólo del hecho producido por la acción u omisión voluntarias puede originarse un juicio de culpabilidad.

b).- Un resultado típico y antijurídico. Al referirnos - a la culpabilidad dejamos establecido, que el juicio consiste en el elemento subjetivo del delito, presupone necesariamente un hecho típico y- antijurídico lo cual significa el acontecimiento sobrevenido, se adecúa

(45) Ricardo C. Nuñez, ob. cit., pp. 129-130.
(46) Ob. Cit., p. 299

perfectamente al hecho comprendido en un tipo penal y resulta contrario a la norma en el juicio objetivo de valoración.

c).- Nexo causal entre la conducta y el resultado. No -- puede prescindirse de este elemento en la formulación del concepto de - la culpa. Para poder atribuir el resultado al agente se precisa la relación causal de la conducta con aquel, problema tratado con la debida- amplitud al examinar el primer elemento del delito.

d).- Naturaleza previsible y evitable del evento. Solo - tomando en cuenta la previsibilidad y evitabilidad del resultado puede- fundamentarse la violación de los deberes de cuidados impuestos por la- Ley y la sana razón, pues a nadie puede reprochárseles su incumplimiento si el evento era imprevisible e inevitable.

e).- Ausencia de voluntad del resultado. Sin discusión - alguna, el delito culposo excluye la posibilidad de la voluntad del sujeto respecto al resultado, en el no existe intención delictiva, ya por falta de previsión o por la esperanza de que no sobrevenga.

f).- Violación de los deberes de cuidado. La obligación- del sujeto de cumplir con el deber de cuidado genera, responsabilidad - culposa cuando con ello se produce el resultado. Aún aceptando que la- previsibilidad constituya la base misma de la culpa, la falta de previsión carecería de importancia si no fuera por la existencia del deber:- la imprevisión o la previsión concurrentes con el acto inicial volunta-

rio, causalmente produce el resultado, son culposas precisamente a virtud del incumplimiento de ese deber de cuidado pues éste tiende específicamente a evitar el daño concretamente producido.

La conciencia de ese deber aparece con claridad en la culpa con representación, mas hácese difícil ubicarla en la culpa el conocimiento de una relación entre el deber infringido y el resultado, de manera que el agente "no sólo debe haber conocido el deber como tal, sino que debe haber sido conciente también del carácter del deber que le incumbía; debe haber sido conciente de que dicho deber tenía el sentido de evitar resultados de esta especie".

Nuestro Código Penal, en el Artículo 60, establece, en relación a la gravedad de la imprudencia, está queda desde luego al arbitrio del Juez Penal, el cual deberá de tomar en consideración la circunstancias generales señaladas en el Artículo 52, y las especiales siguientes:

I.- "La mayor o menor facilidad de prever y evitar el daño que resulta."(47)

los inicos I y III del art. aumentando con cuerdan con los elementos definidores de las especies de la culpa o imprudencia - -

(47) Tratado de Derecho Penal, II, pp 194-195, Madrid, 1957, Trad. José Arturo Rodríguez Muñoz.

aceptados en la primitiva redacción del Art. 60: grave, leve o levísima (v. nota 173 a este mismo art.) ....

Obsérvese como se hace referencia a "preveer y evitar el daño", es decir, a la previsibilidad y a la previnibilidad o evitabilidad del evento, ello hace de la culpa o imprudencia la omisión voluntaria de la diligencia necesaria para prever y prevenir un evento penalmente antijurídico, posible, previsible y prevenible, tipificado en la ley penal (v. art. 8, fr. II, nota 24).

II.- Si para esto bastaba una reflexión o atención ordinarias y conocimientos comunes en algún arte o ciencia.

III.- Si el inculpado ha dilinquido anteriormente en circunstancias semejantes.

IV.- Si tuvo tiempo para obrar con la reflexión y el cuidado necesario.

V.- El estado del equipo, vías y demás condiciones de funcionamiento mecánico, tratándose de infracciones cometidas en los servicios de empresas transportadores y, en general, por conductores de vehículos.

En relación con calificación de la gravedad de la imprudencia al final del segundo párrafo del Artículo 60, se menciona, que -

deberá también de tomarse en cuenta las circunstancias generales señaladas en el Artículo 52, mediante el cual también se califican los delitos imprudenciales.

Artículo 52.- (datos individuales y sociales del sujeto,- y circunstanciales del hecho, reguladores del arbitrio judicial).

En la aplicación de las sanciones penales se tendrá en - cuenta:

1o.- La naturaleza de la acción u omisión de los medios - empleados para ejecutarla y la extensión del daño causado y del peligro corrido.

2o.- La edad, la educación, la ilustración, las costum- - bres y la conducta precedente del sujeto, los motivos que lo impulsaron o determinaron a delinquir y sus condiciones económicas;

3o.- Las condiciones especiales en que se encontraba en - el momento de la comisión del delito y los demás antecedentes y condi-- ciones personales que puedan comprobarse así como sus vínculos de parentesco, de amistad o nacidos de otras relaciones sociales, la calidad de las personas ofendidas y las circunstancias de tiempo, lugar, modo y -- ocasión que demuestren su mayor o menor temibilidad.

El juez deberá tomar conocimiento directo del sujeto, de-

la víctima y de las circunstancias del hecho en la medida requerida para cada caso.

Por la transcripción hecha, puede decirse, que en nuestro Derecho se gradúa la culpa entre leve y grave y deja su calificación -- al prudente arbitrio del juez, tomando en consideración la circunstan-- cia enunciada.

Esta clasificación no es moderna, la manejaron los glosadores del Derecho Romano y actualmente se utiliza en el Derecho Civil. -- los penalistas, por su parte, han tratado de establecer sus propias clasificaciones atendiendo el grado de culpabilidad. El Código Penal Español e, 1870 establecía, por ejemplo, la imprudencia temeraria y la im-- prudencia simple.

Nosotros nos adherimos a la tendencia moderna de clasificar la culpa dentro del ámbito meramente psicológico; perfectamente - - adaptable al delito que nos preocupa. Para mayor precisión de estos -- conceptos, dejemos que el jurista hispano Luis Jiménez de Asúa nos ilustra con sus propias palabras. (48)

a).- Culpa conciente: "saber dudoso de las circunstancias del hecho y sobre esto, la no probabilidad de la producción del resultado".

(48) Ojus cit. pág. 407.

En este caso el autor no está interiormente de acuerdo, - pues él espera que el resultado que se presentó no se producirá. Se -- apade la conciencia de la antijuridicidad material del hecho y el - - querer de la actividad voluntaria causante del resultado. La falsa esperanza de que el resultado no se producirá, descansa en la negligencia de un deber concreto cuyo cumplimiento le es exigible al autor como - - miembro de la comunidad. (culpa con representación)." (49)

b).- Culpa inconciente: "Ignorancia de las circunstancias del hecho, a pesar de la posibilidad de previsión del resultado "Saber- y Poder". Esta ignominia descansa en la lesión de un deber concreto, - que el autor hubiera debido atender, porque su cumplimiento podía serle exigible en su calidad de miembro de la comunidad. "La conducta causante del resultado puede revestir las formas de hacer u omitir, pero también puede descansar en una mera inconsecuencia de la voluntad (olvido): (Culpa sin representación). (50)

Por ejemplo, el caso de dos automovilistas; el primero - conduce su vehículo sin intención de causar daño, pero saber que por la forma en que va conduciendo, existe un peligro de que sobrevenga un siniestro. Se complace, con todo, del peligro corrido y lo afronta confiando en que su pericia o buena suerte le den feliz término a sus ma--

(49) Opus cit. pág. 407

(50) IDEM.

niobras; y el segundo, que conduce un vehículo por caminos sinuosos y - de precipios, confiando de buena fé, el estado de frenos es magnífico,- sin haber tomado la precaución de revisar antes de salir los mecanismos del mismo.

El primero concientemente afronta el peligro, acepta voluntariamente la situación peligrosa, el segundo involuntariamente se - coloca en situación peligrosa. Sin embargo, ambos no desean cometer -- acción delictuosa, ni mucho menos causar daño.

El primer caso tal parece, nos refleja una nueva especie- de delito y se encuentra en forma intermedia entre el delito culposo y- el delito doloso, por existir voluntariedad en el acto, y sin embargo,- involuntariedad en el efecto.

¿Hasta dónde fue intencional el acto, y hasta dónde fue - involuntario, si el sujeto sabía que infringía la ley que ordenaba hacer alto total en avenidas, y como consecuencia de su desacato causó -- daños graves (no deseados)?. Estos son los casos que en términos generales propende a resolver la ley en el artículo 52 invocado, y a los móviles psicológicos deberá concedérseles extrema importancia en la instrucción del proceso, pues con ello quedará mejor ilustrado el prudente arbitrio del juez, a quien toca resolver sobre el grado de la imprudencia.

Con a continuación de lo anterior es importante señalar-

a continuación lo que la Suprema Corte de Justicia ha emitido como ju-- risprudencia, por lo tanto:

IMPRUDENCIA, DELITOS POR

"Los elementos constitutivos del delito imprudencial o - culposo puede reducirse a tres:

a).- Un daño igual al que produce un delito intencional.

b).- Actos u omisiones faltos de previsión, negligentes,- carentes de pericia, irreflexivos o desprovistos de cuidado;

c).- Relación de casualidad entre tales conductas y el da ño causado".

Quinta Epoca

Suplemento al Semanario Judicial de la Federación 1956, - Pág. 265 A.D. 1866/54.- Vicente Aguilar Monsiváis 4 votos.

Suplemento al Semanario Judicial de la Federación 1956, - Pág. 265, A.D. 282/32.- Marcelino Espinoza Villagrá 5 votos.

Suplemento al Semanario Judicial de la Federación, 1956,- Pág. 265 A.D. 3393/53.- Pedro Arias Orozco.- 4 votos.

REGIMEN LEGAL DEL AUTOTRANSPORTE

D E L I T O F E D E R A L

DELITO FEDERAL

En relación a los accidentes de tránsito y en cuanto a la denominación de delito federal, es conveniente señalar en primer término cuando se cometen un delito de este tipo, deberá conocer el agente del Ministerio Público, quién es el encargado y al cual le compete intervenir en primera instancia, con el fín de proceder en la averiguación previa.

En segundo término la persecución de los delitos además del Agentes del Ministerio Público Federal, incumbe también a la policía judicial, misma que esta bajo la autoridad y mando del agente del Ministerio Público, haciéndose mención también que la imposición de las penas es propia y exclusiva de la autoridad judicial de acuerdo con el artículo 102 constitucional el cual dice:

En su parrafo segundo "Incumbe al Ministerio Público de la Federación, la persecución, ante los tribunales de todos los delitos del orden federal; y, por lo mismo, a él le corresponderá solicitar las órdenes de aprehensión contra los inculpados; buscar y presentar las pruebas que acrediten la responsabilidad de éstos; hacer que los juicios se sigan con toda regularidad para que la administración de justicia sea pronto y expedita; pedir la aplicación de las penas e intervenir en todos los negocios que la ley determine",

Por lo tanto y en base a ese artículo constitucional antes mencionado, el agente del Ministerio Público, deberá tomar conocimiento de los delitos de acuerdo a las facultades determinadas, mediante el Código de Procedimientos Penales y en base a los artículos 3o y 8o estas facultades se pueden clasificar en los siguientes grupos:

a).- Las que le corresponden como Jefe de la Policia Judicial, teniendo las necesarias para ordenar la investigación del cuerpo del delito.

b).- Pedir al Juez se practiquen todas las diligencias necesarias para comprobar la existencia del delito, sus modalidades, personas responsables de su comisión y en el grado.

c).- Pedir al Juez se practiquen las diligencias necesarias para proceder a la detención del presento responsable de la comisión del delito, conforme al Artículo 16 constitucional, y solicitar igualmente la aplicación de la sanción correspondiente al caso concreto.

d).- Pedir su libertad provisional por falta de méritos o la definitiva cuando ésta por cualquiera causa legal.

e).- Solicitar la práctica de las diligencias necesarias para determinar las sanciones penales correspondientes.

f).- Interponer los recursos contra las resoluciones judiciales.

Las anteriores facultades, del agente del Ministerio Público antes expuestas, corresponden desde luego al fuero común, pero también son aplicables teoríamente el fuero Federal en base a la investigación de los delitos.

Tomará conocimiento el Agente del Ministerio Público del fuero común siempre y cuando los delitos de tránsito no sean del Fuero Federal, es decir, cuando se comete algún delito del orden Federal, y por cuestiones de jurisdicción o mejor dicha de localización en relación con el lugar en donde se cometió el delito, el Fuero Común iniciará las diligencias respectivas turnándose posteriormente al agente del Ministerio Público del Fuero Federal.

Los delitos de tránsito cometidos por el Autotransporte del Servicio Público se encuentran catalogados dentro de la gama de los delitos Federales, pero, ¿que es lo que se entiende por delito federal?.

Se entiende por delitos federal, en forma concreta y someramente, a todo aquel acto delictivo que lesiona los intereses del Estado.

Por lo tanto es delito federal cuando se lesiona el interes del Estado y para nuestro caso existe lesión cuando el Transporte del Servicio Público se encuentra catalogado como Federal debido a las facultades otorgadas al Servicio Público en la explotación de los Caminos, de acuerdo con la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Esto se toma como base fundamental para establecer su carácter Federal, debido a que los vehículos del Servicio Público Federal deben de contar con autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para la explotación de los Caminos Federales.

Además existe jurisprudencia al respecto la cual menciona, que serán competencia del Fuero federal los vehículos del Servicio Público Federal que esten en el caso de los señalados por la ley como consorcionados presten un servicio de concesión, pues estos están sujetos a la reglamentación federal emitida al respecto mediante la ley de Vías Generales de Comunicación, y desde luego en observancia a los Artículos 8o. y 152.

Así mismo a continuación se cita la jurisprudencia - 131, visible a fojas 286 del último Apéndice al Semanario Judicial de la Federación, correspondiente al período comprendido entre - 1819 y 1965, bajo el rubro "vehículos de concesión federal, compe - tencia en rubro de: VEHICULOS DE CONCESION FIDERAL, COMPETENCIA EN-CASO DE COLISIONES DE LOS" "Si no se rindió en autos ninguna prueba para demostrar que el autobús que causó los daños estuviera destina do a un servicio público federal a virtud de concesión otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, en términos del - Artículo 152 de la Ley General de Vías de Comunicación, en relación con el 11 del Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de-esta Ley; pero suponiendo que la placa de circulación que amparaba-dicho vehículo fuera suficiente para estimar lo destinado a un ser-vicio público federal, de acuerdo con el Artículo 8o. en su Frac - ción I, del Reglamento de Tránsito de Caminos de Concesión Federal aún en este caso no tiene aplicación el Artículo 5o. de la Ley de Vías-Generales de Comunicación que dice: Corresponderá a los Tribunales-Federales conocer..... de los delitos contra la seguridad de las-obras o contra la explotación de las vías; o los que se intenten o-consumen con motivo del funcionamiento de sus servicios o en menos-cabo de los derechos o bienes muebles o inmuebles propiedad de las-empresas o que estén bajo su responsabilidad; ni el tercero de la - mismo, que estatuye: Las vías Generales de Comunicación y los medios de transporte que operen en ellas quedarán sujetos exclusivamente -

a los poderes federales, porque la competencia de las Autoridades - Federales para conocer los delitos de choque de éstos y otros de - cualquier índole, sólo surge cuando se afecta la seguridad o inte - gridad de las obras o contra la explotación de las vías, o con mo - tivo del funcionamiento de sus servicios pues cuando sólo se lesio - nan intereses particulares son las Autoridades del fuero común las - que deben conocer los procesos relativos".

Así mismo con el fín de citar más jurisprudencia al - respecto se exponen la siguiente:

VIAS GENERALES DE COMUNICACION, DELITOS COMETIDOS CONTRA IMPRESAS QUE OPERAN MEDIANTE CONCESION FEDERAL COMPETENCIA DEL FUERO FEDERAL.

"De acuerdo con el Artículo 41 Fracción I, inciso a) - de la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, corresponde - el conocimiento del proceso a las autoridades federales, si la compañía que sufrió el perjuicio, es una empresa concesionada por el Go - bierno Federal, ya que el Artículo 3o. de la Ley de Vías Generales - de Comunicación previene que las vías de esa naturaleza y los medios- de transporte que operen en ellas, quedan sujetos exclusivamente a - los poderes federales, y el artículo 152 de la propia ley dice que se necesita concesión de la Secretaría de Comunicaciones para aprovechar los caminos de jurisdicción federal en la explotación de servicios -

públicos de autotransporte".

Sexta Epoca, Primera Parte:

Vol. XIII, pág. 9 40/058. Daniel Gutiérrez Castro y - otros. Unanimidad de 15 votos.

Vol. XV, Pág. 117. 20/58. Isidro Zamora Manrique. Unanimidad de 16 votos.

Vol. XVII, Pág. 74 61/57 José Ugson Juan. Unanimidad - de 15 votos.

Vol. XXIX Pág. 208 84/59 Federica Téllex Sandova Una - nimidade 15 votos.

Vol. IV, Pág. 74 16/61. Transportes Zacatecanos,S.A. - de C.V. Unanimidad de 17 votos.

Es importante citar lo que significa el delito federal pues la Ley, mediante su artículo 60 del Código Penal vigente, concerniente a la aplicación de sanciones a los delitos cometidos por imprudencia hace una gran distinción en relación a la aplicabilidad de las sanciones al señalar una penalidad mayor quienes prestan sus servicios en una empresa ferroviaria, aeronáutica, naviera o de cualquier otro-

transporte de Servicio Público Federal y causen homicidio de dos o más-personas.

En dicho Artículo la Ley califica de grave dicho delito sancionándolo no con tres días a cinco años sino establece la penalidad de cinco a veinte años de prisión cuando sean vehículos de transporte - Público Federal, de aquí la gran importancia de señalar esa distin - ción.

Así mismo es de importancia señalar que la ley hace la - excepción diciendo, que no se aplicará lo dispuesto en la parte final - del Artículo 62, al señalar "no se aplicará lo dispuesto en los párra - fos anteriores, cuando el delito se cometa en el sistema ferroviario, - de transportes eléctricos, en avios, aeronaves, o en cualquier transpor te de servicio Público Federal."

Para mayor entendimiento de lo anterior a continuación - se transcribe el artículo 62.

Artículo 62.- "Cuando por imprudencia se ocasione unica-mente daños en propiedad ajena que no sea mayor de diez mil pesos, sólo se perseguirá a petición de parte y se sancionará con multa hasta por el valor del daño causado, más la reparación de éste".

La misma sanción se aplicará cuando el delito de impru -

dencia se ocasione con motivo del tránsito de vehículos, cualquiera - que sea el valor del daño.

Cuando por imprudencia y con motivo del tránsito de - vehículos se causen lesiones de las comprendidas en los Artículos - 289 y 290 de este Código o daño en propiedad ajena, cualquiera que - sea su valor, o ambos, sólo se procederá a petición de parte, siempre que el presunto responsable no se hubiese encontrado en estado de - ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes u otras sustancias que- produzca efectos similares.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores no se aplica-- rá cuando el delito se cometa en el sistema ferroviario, de transporte eléctrico, en navios, aeronaves o en cualquier transporte de - servicio Público Federal".

Desde luego los vehículos sujetos al Servicio Público- Federal, bajo la condición de concesionados, son vehículos destinados normalmente al transporte de personas ó materiales en general así como por sus dimensiones, se encuentran catalogados dentro de esta de - terminación de delito federal en atención a que por una parte se en - cuentra el estado y por el grado de peligrosidad que representan es-- tos vehículos al transitar por los caminos.

Por ello la ley señala una penalidad mayor debido a la obligación que deben de tener los responsables de dichas unidades al- ser conducidas éstas.

DELITOS DE TRANSITO

H O M I C I D I O

En relación con los accidentes de tránsito existen diferentes tipos de delitos como son: el daño en propiedad ajena, el delito de lesiones, el de ataques a las Vías de Comunicación, etc..... y en este capítulo se expondrá lo concerniente al delito de homicidio, uno de los de mayor gravedad dentro del Servicio Público Federal.

Aunque existen diferentes tipos de homicidio, en forma específica concierne, a nuestro tema de tesis, al cometido por imprudencia.

Para Antolisei, el homicidio "es la muerta de un hombre, o ocasionada por otro hombre con un comportamiento doloso o culposo y sin el concurso de causas de justificación". (1)

"Homicidio doloso, nos dice Raniere, es la muerte ilegítima e intencional de un hombre de parte de otro hombre". (2)

Para definir el homicidio, basta referirse al elemento objetivo, o sea al hecho; privación de la vida. Por ello, nos parece acertada la opinión de Maggiore, cuando dice que "homicidio es la destrucción de la vida humana". (3)

---

(1).- Manuale Di diritto penale. Parte speciale 1, pp. 35-36 Milano 1954

(2).- Manuale di diretto penale. Parte speciales III, p. 188 Padova. 1952

(3).- Derecho penal, IV, P. 274 4a. ed. Ed. Temis Bogotá, 1955.

Desde luego es importante hacer notar como el delito de - homicidio, en el derecho moderno, consiste en la privación antijurídica de la vida de un ser humano, cualquiera que sea su edad, sexo, raza o-- condiciones sociales.

Se le considera como la infracción más grave porque como- afirma manzini "la vida humana es un bien de interés eminentemente so-- cial, público, porque la esencia, la fuerza y la actividad del estado - residen primordialmente en la población, formada por la unión de todos; la muerte violenta inflingida injustamente a una unidad de esta suma, - produce un daño público que debe ser prevenido y reprimido, aparte del- mal individual en sí mismo, como hecho social dañoso". (4)

La tutela penal radica en la protección por interés so -- cial de la vida de los individuos de la población. Pero si actualmente se protege la existencia de todos los individuos, no siempre el delito- ha tenido el mismo alcance: recuérdese la impunidad de que gozaban en - épocas pretéritas los padres de familia, los amos y los ciudadanos que- mataban a sus hijos, a sus esclavos o a los extranjeros enemigos del - Estado, en sus respectivos casos.

Además del elemento objetivo del delito, en estudio, con- sistente en la privación de la vida comprende los siguientes elementos:

---

(4).- Intituzioni di diritto penale Italiano, Fratelli Bocca, Torino, - 1923, pág. 410.

a).- La conducta consistente en una acción o en una omisión, originándose, en este último caso, un delito de comisión por omisión, o sea de resultado material por omisión.

b).- El resultado, consistente en la muerte del ser humano.

c).- El nexo causal, entre la conducta y el resultado producido. (5)

El delito de homcidio imprudencial está contemplado en nuestro código penal, en el artículo 302, relacionado con el artículo 60 del mismo código.

La relación entre los artículos 302 y 60 del Código Penal, se debe a las diferentes modalidades que puede tener dicho delito en sus varias facetas como son, en cuanto al agente y las condiciones que se prestan en el momento de cometerlo, o sea cuando se va conduciendo un vehículo particular, uno de Servicio Público Federal, o de Servicio Público local.

El delito de homicidio de acuerdo a los anteriores artículos se encuentra penalizado de tres días a cinco años de prisión y

(5).- Dogmática sobre los delitos contra la vida y la salud personal.- Celestino Porte Petit Candaudap.

suspensión hasta de dos años, o privación definitiva de los derechos -- para manejar vehículos de motor o tranvías; todo esto en base a lo si-- guiente:

Cuando el delito de homicidio, sea cometido con vehículo- particular o de Servicio Público Local o de tranvías.

Cuando el autor comete dos o más homicidios con vehículo- particular.

Cuando el autor cometa dos o más homicidios y estos sean- causados por personal de cualquier transporte de Servicio Público Local o del sistema de tranvías, cuando debido a actos u omisiones impruden-- tes no calificados como graves.

Este tipo de delitos se persiguen de oficio y la autori-- dad competente para conocer de los mismos es el agente del Ministerio - Público del fuero común, en virtud de ser delitos del orden común según se desprende de la descripción de dichos vehículos, por lo tanto, le -- corresponde al fuero común el conocer, investigar y ejercitar la acción correspondiente para esta modalidad de delito de tránsito.

Se señala la penalidad de cinco a veinte años de prisión, destitución del empleo, cargo o comisión e inhabilitación para operar - otro de la misma naturaleza, para quienes cometan dos o más homicidios- y sean causados por personal de cualquier transporte de Servicio Públi-

co Local o del Servicio de Tranvías, cuando sea debido a actos u omisiones imprudentes calificados como graves.

Estos delitos se persiguen de oficio y la autoridad competente es el Ministerio Público del fuero común.

Es importante señalar, cuando el autor de un homicidio -- puede obtener ante el Ministerio Público, tan pronto como lo solicite,- la libertad provisional bajo causión, pero no así los de servicio público local ni de transportes eléctricos si sus actos u omisiones imprudentes son calificados como graves.

Otra modalidad de los delitos estípulados en los mismos - artículos, con una penalidad de tres a cinco años de prisión y suspensión hasta de dos años, o privación definitiva de los derechos para manejar vehículos de motor o ferrocarril es cuando el autor de un homicidio lo comete conduciendo un vehículo de servicio público federal o del sistema ferroviario.

Cuando el autor cometa de dos o más homicidios y estos -- sean causados por personal de cualquier transporte del Servicio Público Federal o del Sistema Ferroviario, cuando sea debido a actos u omisiones imprudentes de no calificados como graves.

Desde luego estos delitos se persiguen de oficio y la --- autoridad competente es el Ministerio Público Federal, a quién le co --

rresponde conocer, investigar o ejercitar la acción penal correspondiente.

Así mismo existen la penalidad de cinco a veinte años de prisión, destitución del empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otro de la misma naturaleza: cuando el autor de dos o más homicidios, causados por personal de cualquier transporte de servicio público federal, o del sistema ferroviario, y esto sea debido a actos u omisiones calificados como graves.

Se persigue de oficio y le corresponde conocer al agente del Ministerio Público Federal y posteriormente al Juez del Distrito -- de Materia Penal.

El manejador de un servicio Público Federal o tripulantes del sistema ferroviario que sean autores de un solo homicidio pueden -- obtener la libertad provisional inmediantamente que lo soliciten al Ministerio Público Federal, dentro del período de averiguación, pero no - así, si cometieron dos o más homicidios y sus actos u omisiones imprudentes son calificados como graves.

Si el delito de homicidio es cometido en forma intencional con motivo del tránsito de vehículos, las sanciones aplicables son:

a).- Artículo 302 en relación con el Artículo 307, al -- autor de cualquier homicidio simple intencional: de 8 a 20 años de pri-

sión.

b).- Artículo 302 en relación con los artículos 315 316, 318, y en su caso el 319, todos a su vez en relación con el Artículo -- 320, al autor de un homicidio calificado: de 20 a 40 años de prisión.

DELITOS DE TRANSITO

L E S I O N E S

En relación a los delitos de lesiones cometidas dentro del Autotransporte de Servicio Público Federal, a continuación se examinará dicho delito dentro de sus diferentes formas y su trascendencia jurídica.

Por lo tanto inicialmente se expone brevemente lo que es; el delito de sesión y todo esto es importante en virtud de que cualquier persona conductora de un vehículo ya sea particular o dedicada acualquier trabajo puede en determinado momento encuadrar su conducta en este tipo de delitos, por ello examinaremos lo que es una lesión jurídicamente.

El concepto jurídico de las lesiones, en su evolución histórica, ha sufrido verdaderas transformaciones. Al principio, la legislación penal se conformo con prever y sancionar los traumatismos y las heridas propiamente dichas con huella material externa perceptible directamente por los sentidos, causados en la persona humana, por la intervención violenta de otra persona, tales como la esquimosis, las cortaduras, las rupturas o las pérdidas de miembros, etc.

Posteriormente se extendió el concepto de lesiones, comprendiendo las alteraciones internas perturbadoras de la salud en general, provocadas exteriormente dañinas o químicamente tóxicas, el contagio de enfermedades, etc. Por último, el concepto adquirió su mayor amplitud cuando abarcó las perturbaciones psíquicas resultantes de causas externas, físicas o morales, pudiendo decirse desde entonces que —

el objeto de la tutela penal, en caso de lesiones, es la protección de la integridad personal, tanto en su individualidad física como en la -- psíquica. (6)

El Código Penal de 1871, en su Artículo 511, con singular acierto, estableció el criterio legal mexicano sobre el daño de lesio-- nes, dentro del cual quedan comprendidas las diferentes alteraciones de la salud a que nos referimos en el párrafo anterior.

La Comisión Redactora, según se desprende la Exposición - de Motivos. (7). Juzgó conveniente "dfinir las lesiones a pesar de sus dificultades y de que en algunos códigos se omite el problema, para --- obviar la multitud de dudas que se ofrecen en la práctica". En los cóbigos posteriores se reprodujo textualmente el mismo precepto legal.

Bajo el nombre de lesión, se comprende no solamente las - heridas, escoriaciones, contusiones, fracturas, dislocaciones, quemaduras, sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje -- huella material en el cuerpo humano, si esos efectos son producidos por una causa externa (art. 288 del Código Penal). (8)

---

(6).- Derecho Penal Mexicano. Francisco González de la Vega. Editorial - Porrúa, S.A. Décima Tercera Edición.

(7).- Martínez de Castro, exposición de Motivos al Código Penal de 1871- (Edición del Código Penal) Bouret México, 1907 pág. 53.

(8).- Derecho Penal Mexicano. Francisco González de la Vega. Editorial - Porrúa, S.A. Décima Tercera Edición 1975.

Este artículo no contiene una definición propiamente di-- cha del delito de lesiones, sino del concepto legal del daño de lesio-- nes. En efecto sus elementos son:

a).- Una alteración de la salud y cualquier otro daño -- que deje huella material en el cuerpo humano.

b).- Que estos efectos sean producidos por una causa ex- terna. Sólo en caso de que el daño de lesiones sea producido por una - causa externa imputable a un hombre por su realización intencional o -- imprudente es decir, sólo en el caso de que concurran los anteriores -- con el elemento moral, estaremos en presencia del típico delito de le - siones. Este tercer elemento se deduce de las reglas generales acerca- de los delitos intencionales y de las imprudencias punibles, contenidas en el Libro Primero del Código Penal.

Primer Elemento.- La legislación mexicana, con caracterís ticas propias y desde el Código de 1871, estableció el criterio jurídi- co de las lesiones, no entendiendo por éstas exclusivamente los trauma- tismos y las lesiones traumáticas, sino cualquier clase de alteración - en la salud y cualquier otro daño humano con huella material.

Cuando el legislador establece que bajo el nombre de le-- sión se comprenden no solamente las heridas, escoriaciones, fracturas,- dislocaciones, quemaduras, sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, ha querido, por

este útil sistema de redundante enumeración tatalizada en las últimas - frases señalar claramente un criterio distinto al de otras legislaciones, como la francesa, lo cual definía el delito con palabras más restringidas de golpes y heridas, obligando a la jurisprudencia a extender el concepto por medio de interpretaciones más o menos dudosas.

Si, en la legislación mexicana debemos entender por lesiones, no sólo los golpes traumáticos y las heridas, los traumatismos y - las lesiones traumáticas, sino cualquier otra alteración en la salud, - entonces es preciso determinar el alcance genérico de este último concepto: por lesiones se debe entenderse cualquier daño exterior o interior, perceptible o no inmediatamente por los sentidos, en el cuerpo, - en la salud o en la mente del hombre.

Así pues, dentro del concepto general de daño alterador - de la salud, podemos mencionar las siguientes hipótesis:

a).- Las lesiones externas, son las causadas en la superficie del cuerpo humano por perceptibles directamente por la simple --- aplicación de los sentidos: vista o tacto. Entre ellas podemos mencionar los golpes traumáticos, las equimosis, las quemaduras y las lesiones traumáticas o heridas propiamente dichas en los tejidos exteriores del cuerpo humano, debido al desgarramiento de los mismos, presentan -- una solución de continuidad.

b).- Las lesiones internas, o de los tisulares o víscera

les que por no estar situados en la superficie del cuerpo humano, requieren para su diagnóstico, examen clínico a través de la palpación, auscultación, pruebas de laboratorio, rayos X, etc.

Entre las lesiones internas pueden incluirse, en primer lugar, las heridas no expuestas a la superficie del cuerpo, tales como los desgarramientos tisulares o viscerales y las fracturas, producidas, por ejemplo, por fuertes golpes contundentes o por la ingestión de sustancias tóxicas; y en tercer lugar, las enfermedades contagiosas, siempre y cuando concurran, por supuesto, los demás elementos constitutivos del delito. De esta manera ha sido posible sancionar en los tribunales mexicanos los envenenamientos y el contagio de enfermedades realizados intencional o imprudentemente, dentro del delito de lesiones y sin necesidad de crear para ellos figuras esenciales como hacen otras legislaciones.

c).- Las perturbaciones psíquicas o mentales, siempre y cuando se reunan los restantes elementos del delito. En relación a estas perturbaciones, es incuestionable que, dados los términos tan generales empleados por el Artículo 288 del Código Penal, las mismas quedan comprendidas como posibles daños integrantes del delito de lesiones, aunque en algunos casos es difícil, en la práctica judicial, establecer la relación de casualidad entre el daño psíquico como efecto y la causa o fuerza externa productora del mismo.

El Código italiano expresamente comprende esta categoría -

de daños al decir: "Cualquiera que, sin intención de matar, cause a algun perjuicio en su cuerpo, en su salud o una perturbación de las facultades mentales....."

En resumen, de este elemento se desprende que el objeto de la tutela penal, tratándose de lesiones, es la protección de la integridad humana: física y psíquica. (9)

Segundo Elemento.- Es insuficiente la existencia de la alteración de la salud o del daño material en el cuerpo humano; es preciso, además que esos efectos sean producidos por una causa externa; la intervención de factores extraños, permite completar el criterio médico-legal de las lesiones.

Como en el Código no se contiene una definición o al menos una enumeración de las causas de las lesiones, deberemos examinarlas en sus diferentes posibilidades. La causa externa motivo de la alteración de la salud puede consistir en el empleo de medios físicos de omisiones o de medios morales.

Los medios físicos, especialmente los consistentes en acciones positivas, tales como dar un golpe con cualquier instrumento, inferir una puñalada, disparar una pistola, etc. etc., son indudablemente

(9).- Derecho Penal Mexicano. Francisco González de la Vega, Editorial Porrúa, S.A., Décima Tercera Edición. 1975.

te los procedimientos más fáciles para establecer la relación de causalidad con el daño final, y no ofrecen ningún problema teórico, ni práctico, para su aceptación como factores de las lesiones.

La realización de las lesiones teniendo como origen omisiones, presenta algunas veces la dificultad de la falta de pruebas auténticas o incuestionables que demuestren la relación de causalidad entre la omisión y el daño de lesiones; este problema puede manifestarse en la realización del delito de lesiones como consecuencia del delito de abandono de personas de otra manera, demostrada plenamente dicha relación de causalidad, no puede caber duda alguna sobre la existencia del delito si también concurren los otros elementos. El empleo de medios morales, tales como producir intencionalmente una alteración en la salud, una perturbación mental, mediante amenazas, contrariedades, estados de terror, impresiones desagradables, etc., en nuestro concepto debe ser considerado como constitutivo de lesiones, porque la alteración de salud se realiza evidentemente como efecto de causas externas; sin embargo, Garraud afirma lo contrario. (5)

Y debido, como lo hace notar Cuello Calón, a que la codificación francesa preveé exclusivamente las lesiones resultantes de golpes, heridas y otro género de vigilancias o vías de hecho, de tal mane-

(5).- Traité théorique et practique du Droit Pénal Francais, Recuil Sirey, París, 1924. Tomo V, párrafo 1980.

ra que sólo admite los medios físicos. (11)

Aquel autor añade como razón para no admitir los medios - morales como causas de las lesiones la dificultad de comprobar legalmente la relación de causalidad entre el daño físico como efecto y la causa moral; esta respetable opinión no es de tomarse en cuenta, dada la - amplitud del sistema mexicano de definición de las lesiones y porque es preciso no confundir la posibilidad teorética de existencia del delito- con la dificultad práctica de la obtención de pruebas: si en un proceso se logra la reunión de pruebas idóneas y suficientes, no existe impedimento legal alguno para considerar como lesiones las producidas a consecuencia de maniobras morales". (12)

Tercer Elemento.- Para considerar una lesión como delito, no es suficiente, como ya lo indicamos, la existencia de un daño en la- salud, ni la comprobación de que este daño sea efecto de una causa ex-- terna; es indispensable, además, la concurrencia del elemento moral, es decir, que la causa externa del daño de lesiones sea imputable a un --- hombre por su realización intencional o imprudente.

---

(11).- El nuevo Código Penal Español, Bosch, Barcelona 1930, Tomo II, - pág. 631, sin embargo, en su Derecho Penal sostiene lo contrario Tomo II, pág. 397-398.

(12).- Derecho Penal Mexicano. Francisco González de la Vega. Edito-- rial Porrúa, S.A., Décima Tercera Edición. 1975.

De este tercer elemento integrante del delito se desprende una primera clasificación jurídica de las lesiones, que las divide en:

a).- Delito de lesiones intencionales.

b).- Delito de lesiones por imprudencia.

c).- Lesiones casuales.

En relación a lo anterior y a la clasificación expuesta, a continuación se expondrá solamente todo lo relativo a los delitos de lesión por imprudencia, para el desarrollo de nuestro tema.

Dentro del sistema general de definición de los delitos no intencionales, contenido en el Artículo 8o., del Código Penal, estaremos en presencia del delito de lesiones por imprudencia, se demuestre plenamente que éstas se debieron a cualquier imprevisión, negligencia, impericia, falta de reflexión o de cuidado.

El elemento moral integrado subjetivamente por un estado imprudente, se manifiesta objetivamente en acciones u omisiones físicas consistentes en dichos imprevisiones, negligencias, impericia, falta de reflexión o de cuidado.

El elemento moral integrado subjetivamente por un estado imprudente, se manifiesta objetivamente en acciones u omisiones físicas consistentes en dichos imprevisiones, negligencias, etc.

Las lesiones por imprudencia quedarán integradas por la - reunión de los siguientes elementos constitutivos:

1).- El daño de lesiones

2).- La existencia de un estado subjetivo de imprudencia que se traduce al exterior en acciones u omisiones imprevisoras, negligentes, imperitivas, irreflexicas o faltas de cuidado.

3).- La relación de causalidad entre esta imprudencia y- el daño de lesiones.

A diferencia del elemento intencionalidad, deberá presu-- mirse no se demuestre lo contrario, las imprudencias necesitan demos--- traciones plena por cualquiera de los sistemas probatorios autorizados- por la ley procesal, no sólo porque el Código no contiene ningún precep to presuncional juris tantum para este género de infracciones, sino por que toda imprevisión, toda negligencia, toda impericia, toda falta de - reflexión o de cuidado, constituyen circunstancias objetivas externas - de la conducta humana, ya sea porque en ellas la imprudencia se traduz- ca en la ejecución de acciones culposas, o ya porque se manifieste por- omisiones, también culposas, o ya porque se manifieste por omisiones, - también culposas, de las acciones físicas adecuadas; en consecuencia, - constituyen siempre elementos materiales integrantes del cuerpo del de- lito conforme al artículo 122 del Código de procedimientos penales. La rutinaria práctica seguida frecuentemente en algunos de nuestros tribu

nales de exigir al reo la comprobación de ausencia no sólo de intencionalidad, sino de todo estado de imprudencia es insostenible, porque con ella se rompe el mandato constitucional que exige a las autoridades judiciales la comprobación plena del cuerpo del delito como base del procedimiento, sin autorizar su suposición presuncional.

"Igualmente, es indebido dar por comprobado un delito de imprudencia cuando sólo se han obtenido pruebas del daño de lesiones y de la existencia de un acto u omisión culposos, pues es menester establecer la relación de causalidad que debe ligar estos dos elementos; en muchas ocasiones el estado imprudente se manifiesta por simple coincidencia, coexistiendo con el daño de lesiones, o con demostración palpable de que este último obedece a causas diversas, como puede serlo la propia imprudencia del lesionado, por ejemplo: una persona que desea suicidarse se arroja intempestivamente bajo las ruedas de un vehículo en movimiento: aún cuando se pruebe que el conductor manejaba en forma imprudente, no existirá la relación causal con las lesiones". (13)

En relación a los delitos de lesiones, nuestra ley establece diferentes modalidades para sancionar este tipo de delitos por lo que a continuación se hace una descripción de la situación jurídica que se presenta:

(13).- Derecho Penal Mexicano, Francisco González de la Vega. Editorial Porrúa, S.A., Décima Tercera Edición 1975.

El delito de lesiones y sus diferentes facetas se estipulan mediante los Artículos 288, 289, 290, 291, 292, y 293 de nuestro Código Penal, además estos Artículos, de acuerdo con el presente tema a desarrollar, estan íntimamente ligados con el Artículo 60 del mismo ordenamiento. En virtud de este Artículo, se hace la gran diferenciación entre los delitos del orden común y los del federal, concernientes al autotransporte de Servicio Público Federal.

Tiene relación el Artículo mencionado, con el Artículo 62 de la misma ley, en virtud de las diferencias señaladas por la Ley de acuerdo al tipo de delito, ya sea federal o común.

De acuerdo con los anteriores Artículos, se impondrá multa más la reparación del daño a quién cause una o varias lesiones con vehículos particular o del Servicio Público Local, que no ponga en peligro la vida de los ofendidos y tarden en sanar menos de quince días ó mas de quince días.

Estas lesiones se persiguen a petición de parte y conocedesde luego el Agente del Ministerio Público del fuero común.

Le sigue el mismo cause jurídico en relación al autor de una o varias lesiones con vehículo particular o del Servicio Público local que no pongan en peligro la vida del o de los ofendidos.

DELITOS DE TRANSITO

D A Ñ O E N P R O P I E D A D A J E N A

DELITO DE DAÑO EN PROPIEDAD AJENA.

El delito de daño en propiedad ajena, es otro de los ilícitos en los accidentes de tránsito del Auto transporte federal y de acuerdo a las estadísticas es el cometido con más frecuencia; pues las personas al ir tripulando un vehículo, normalmente se proyecta en contra de algún objeto propiedad de alguna persona o en bienes de la Nación.

Para el entendimiento de dicho delito es necesaria la exposición de algunas definiciones, tomando en cuenta su apreciación jurídica.

Las teorías jurídicas emitidas al respecto del daño en propiedad ajena por algunos autores, en principio dicen: es incorrecto al decir daños en propiedad ajena, pues no solo se comete en contra de los bienes ajenos sino también en los bienes de la misma persona, debiendo tomar otra denominación.

En lo personal se está de acuerdo en denominado daño en propiedad ajena, por presentarse normalmente y con mayor frecuencia en los bienes ajenos.

Así mismo se hace saber, consiste en la destrucción o inhabilitación total o parcial de cosas corporales ajenas, con perjuicio o peligro de otro.

El daño teoricamente se ha definido como simple injuria patrimonial, pues su único efecto inmediato es la lesión al ofendido, quien por el atentado ve disminuidos los valores que le proporcionan sus bienes económicos, sin que la acción de dañar cause al infractor ningún beneficio directo.

También la palabra daños, implica el menoscabo dolor o molestia, encierra a la vez la idea de destrucción o simple deterioro.

De los delitos que se cometen con motivo del tránsito de vehículos figuran, en forma preferente por su gravedad, los delitos contra la vida y la integridad corporal de las personas, y el de daño a la propiedad por su cuantía.

En relación al delito la ley modifica la posibilidad de no ser consignados ante las autoridades correspondientes, pudiéndose llegar a un convenio entre las partes fundamentales en el decreto de fecha 22 de octubre de 1979, emitido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y la Procuraduría General de la República en base a los Artículos 533 y 536 de la ley

de Vías Generales de Comunicación y publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 31 de Diciembre de 1976, mediante el cual se otorga el máximo de facilidades a las personas involucradas en colisiones (delitos imprudenciales), ocurridos con motivo de tránsito de vehículos en Carreteras Federales y se convierte en persecución a petición de parte ofendida.

Todo lo anterior está fundamentado y desde luego reglamentado en base al instructivo publicado el 5 de Noviembre de 1979, el cual a la letra dice:

"Primero: En caso de colisiones en caminos nacionales considerados como Vías generales de comunicación entre:

a).- Vehículos particulares y de Servicio Público Federal autorizados.

b).- Vehículos de Servicio Público Federal autorizados entre sí.

c).-Vehículos propiedad de la Federación o de una Entidad paestatal entre sí o de éstos con particulares.

Se seguirá el siguiente procedimiento:

Cuando resulten dañados únicamente los vehículos - si los conductores propietarios a sus manejadores llegan a un acuerdo sobre el pago de los daños la Policía Federal de Caminos levantará - únicamente el parte correspondiente e invariablemente dará conocimiento al Ministerio Público Federal remitiéndole un tanto del parte de - referencia que contendrá las causas que motivaron la colisión.

En los casos anteriores señalados la Policía Federal de Caminos, en funciones de Policía Judicial Federal, se limitará a levantar únicamente el Acta de Policía Judicial y parte correspon - diente, efectuando en los mismos documentos el avalúo provisional respecto al monto de los daños, sujeto a revisión por los Peritos Oficiales sin poner a los conductores ni a los vehículos a disposición del- Ministerio Público Federal.

La copia del acta, servirá para amparar la circu - lación de los vehículos con huelas de daño por un término de diez días.

En caso de que no exista acuerdo entre las partes - la Policía Federal de Caminos independientemente de fomular el Acta - de Policía Judicial y parte del hecho de tránsito asentará en la pri - mera tal situación y pondrá a disposición del Ministerio Público Fe - deral a los conductores y a sus vehículos, para que se formule la querella correspondiente y se inicie la averiguación.

Cuando se trate de daños a bienes muebles o inmuebles ocasionados a terceros, los vehículos u objetos de delito deberán quedar a disposición del Ministerio Público para los efectos legales de los Artículos 38 y 181 del Código Federal de Procedimientos Penales. El monto de los daños que fije la Policía Federal de Caminos deberá estar sujeto a revisión por los Peritos Oficiales.

Segundo: En caso de colisión en el que unicamente se ocasionen daños al camino nacional. La Policía Federal de Caminos dará al conductor o propietario previa identificación un plazo hasta de 72 horas para que efectúe el pago correspondiente procederá al aseguramiento de los vehículos en los términos del Artículo 181, del Código Federal de Procedimientos Penales constituyéndose el depósito en los términos del precepto legal mencionado; quedando el manejador como depositario y con las obligaciones que la ley impone como tal.

El daño también quedará garantizado en el caso de que el manejador o propietario de la unidad acredite que cuenta con seguro abierto hasta por el monto de los daños causados, anotará en el parte de accidente todos y cada uno de los daños relativos a dicho seguro (sic) y remitirá un tanto del mismo al Ministerio Público Federal.

La liberación de las garantías, deberá hacerla el Ministerio Público Federal correspondiente cuando se turne el Acta de

Policía Judicial Federal levantada por un Policía Federal de Caminos en funciones de Auxiliar del Ministerio Público Federal a solicitud del propietario, del conductor o de su representante legal quien deberá exhibir el recibo que comprueba el pago de los daños causados a la Vía General de Comunicación y el documento que acredite su personalidad.

Tercero: Si como consecuencia de un delito imprudencial entre vehículos particulares en Carreteras Federales de Caminos resultaran lesionadas o muertas una o varias personas, la Policía Federal de Caminos al tomar conocimiento de los hechos, denunciará y pondrá a los presuntos responsables y a los vehículos a disposición del Ministerio Público del Fuero Común correspondiente, aún cuando se cubran los daños al camino nacional y las partes lleguen a un arreglo sobre los daños causados a los vehículos simpre y cuando no sean vehículos de Servicio Público Federal autorizados o funcionarios Federales en ejercicio, pues en estos casos invariablemente conocerá el Ministerio Público Federal.

Cuarto: Cuando haya habido lesionados o muertos el Ministerio Público Federal fijará fianza u otro género de caución a los presuntos responsables conforme al Artículo 135 del Código Federal de Procedimientos Penales, para que obtengan su libertad provisional y en su caso la devolución de los vehículos. Asímismo dará las más amplias facilidades para que los lesionados reciban atención médica y en su caso los cadáveres sean recogidos por sus deudos.

Este último trámite no deberá exceder de 24 horas.

Quinto: No podrán acogerse a estos beneficios, - los conductores de vehículos que al momento de ocurrir el hecho se - hubiesen encontrado en estado de ebriedad, o bajo el efecto de estupefacientes o substancias psicotrópicas, estableciendo esto mediante certificado médico a petición del interesado o en caso de duda bajo- la responsabilidad del Policía.

Sexto: La Dirección General de Autotransporte Federal de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y la Direc - ción de Averiguaciones Previas de la Procuraduría General de la Re - pública, tomarán las medidas pertinentes para el exacto cumplimiento de este instructivo.

En caso contrario se aplicarán las sanciones que- procedan.

Séptimo: Los vehículos que se encuentren deteni - dos a disposición de la Policía Federal o del Ministerio Público - Federal, por hechos ocurridos antes de la vigencia del presente, sus propietarios, conductores o representantes legales, podrán acojerse- a los beneficios de este instructivo (sic).

Transitorio: Este instructivo entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial."

La publicación del caso fue en Noviembre 5 del año 1979. (V y R)

Esta reforma la estableció el Estado, pensando humanisticamente, pues cualquier ciudadano puede estar comprometido dentro de una de estas situaciones, debido al delito de daño en propiedad ajena, pero no extiende dicha atribución hacia otros sectores del ámbito jurídico penal en atención a la grevedad de los delitos.

Como continuación de nuestro tema, cuando se se llega a algún arreglo o convenio en relación con dicho delito como anteriormente se cita, la autoridad correspondiente procederá a su presentación ante el Agente del Ministerio Público Federal.

Para ello establece en nuestra ley, el delito de daño en propiedad ajena esta contemplado en el Artículo 399 en relación con el 62, menciona lo siguiente: "Se impondrá una multa hasta por el valor del daño causado al autor de daño en propiedad ajena en que intervienen exclusivamente vehículos o de Servicio Público local, cualquiera que sea su valor".

De este tipo de delitos conocen la ajente del Ministerio Público del Fuero Común.

Así mismo se impondrá una sanción de tres días a cinco años de prisión y suspensión hasta de dos años o privación definitiva de los derechos para manejar vehículos de motor al autor del delito de daño en propiedad ajena en el cual interviene transportes eléctricos, conforme con el Artículo 62 en su parte final y 60 del mismo ordenamiento.

Se impone multa hasta por el monto del daño causado al autor del daño en propiedad ajena, causado con vehículo particular o de Servicio Público Local y en bienes del estado o empresas descentralizadas, cualquiera que sea su valor.

Este delito se persigue solo a petición de parte y conocen, investigan y ejercita acción penal el agente del Ministerio Público Federal, el cual dejará en libertad en forma inmediata al responsable, por ser pena pecuniaria exclusivamente y no privativa de la libertad.

Como parte final de este capítulo, se hace mención al delito de daño en propiedad ajena en el cual se intervienen vehículos del Servicio Público Federal, objeto de este trabajo a los cuales se les impone una sanción de tres días a cinco años de prisión y suspensión hasta de dos años, o privación definitiva de los derechos para manejar vehículos de motor o ferrocarriles.

DELITOS DE TRANSITO

A T A Q U E S A L A S V I A S G E N E R A L E S D E

C O M U N I C A C I O N

Existen dentro de los delitos de tránsito, en el Autotransporte de Servicio Público Federal, otro denominado Ataques a la Vías de Comunicación, el cual presenta diferentes facetas o modalidades de acuerdo a la Ley.

Puede decirse en primer término, que es un delito de peligro en contra de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Este delito es equiparable con el delito de daño en propiedad ajena pues la conducta delictiva causa un perjuicio a las Vías de Comunicación, consistente en cuanto a su naturaleza, de carácter pecuniario.

En relación a lo establecido por la Ley es importante señalar en primer término, se contempla el estado de ebriedad como uno de los elementos constitutivos para dicho delito pues este se asocia con la infracción al reglamento de tránsito para integrar el delito de Ataques a las Vías Generales de Comunicación.

El estado de ebridad dentro del Derecho Canónico era un atenuante en tanto el ebrio obraba sin completa conciencia; posteriormente se consideró, si la completa ebriedad quita la conciencia, cuando esta es involuntaria, carece de dolo, aún cuando puede existir la culpa.

Existieron en el siglo XIV distinciones en cuanto al grado de ebriedad por ejemplo se incluía la imputabilidad en el caso de embriaguez accidental y se consideraba imputable en forma culposa en los casos de embriaguez voluntaria no predispuesta al delito.

En los siglos posteriores, las diferentes teorías al respecto no fueron alteradas sustancialmente sino fue hasta el siglo XIX cuando los criminalistas vinieron a emitir una nueva concepción en cuanto a la clasificación del estado de ebridad, dividiéndola en alegre, furibunda y letárgica.

En nuestros tiempos el estado de ebriedad se ha clasificado en atención a la modalidad que ésta presenta, por ejemplo: se tiene la embriaguez incompleta, cuando el hombre no pierde totalmente sus facultades o sea cuando se ingiere alguna bebida alcohólica en forma modera; embriaguez completa cuando existe disociación mental, puede decirse que esta situación se presenta cuando el individuo carece del control de sus sentidos.

Esta última clasificación se puede presentar con relación a enfermedades preexistentes de índole psíquico, y cuyos efectos pueden asumir diferentes formas impresionantes y peligrosas.

Junto con el estado de ebriedad, la ley establece el hahayse bajo el influjo de drogas enervantes, las cuales presenta quizas un grado de peligrosidad mayor.

El delito en estudio lo establece la Ley de Vías Generales de Comunicación en su Artículo 537, el cual dice:

"Artículo 537.- Los conductores y demás tripulantes -- que intervengan en el manejo de vehículos, si conducen éstos en estado de ebriedad o bajo la acción de cualquier enervante, serán sancionados, por la primera infracción, con multa de cinco mil pesos, por la segunda infracción, con multa de diez mil pesos y por la tercera infracción, se les impondrá la pena de treinta días a dos años de - prisión y se les cancelará la licencia respectiva".

Así mismo es equiparable el delito de Ataques a las -- Vías Generales de Comunicación el exceso de velocidad pues en principio el exceso de velocidad da pauta para configurar en segundo tér-- mino de acuerdo con la ley de Vías Generales de Comunicación, trae aparejada como consecuencia una infracción de tipo administrativo, - así como también la segunda violación al reglamento.

La violación repetida de los reglamentos de tránsito - referente a la velocidad, se inclina a traer el triste resultado de las lesiones y el daño. Se presume, que los técnicos en la materia,

han estudiado con las estadísticas en la mano, aquellas velocida - des sobre las cuales existe un menor número de colisiones y eso - límite crece el número de posibilidades de situación peligrosa.

Por eso, inclusive se ha marcado un límite especial- para las zonas escolares, y quién lo desacata pone en peligro la - vida de los menores que ahí pululan.

La Ley no debe esperar a que el daño se haya consu - mado, debe sancionar con mayor energía al culpable de tales actos, elevándolos atinadamente a la categoría de delitos.

La Ley de Vías Generales de Comunicación dispone - "los conductores y demás tripulantes que intervengan en el manejo- de vehículos, si conducen éstos en estado de ebriedad o bajo la - acción de cualquier enervante (estupefaciente), incurrirán por la- primera infracción en multa de cincuenta a mil pesos.

En caso de reincidencia se impondrá la pena de quin- ce días a un año de prisión y perderán el derecho de licencia co - rrespondiente por un término de uno a cinco años". La primera par- te del precepto transcrito configura una infracción reglamentaria- para cuya aplicación es competente la autoridad administrativa.

Los delitos estipulados en la mencionada Ley, tiene-

carácter de ser perseguibles de oficio y debido a violar una norma de carácter federal, conocer las autoridades del mismo orden.

La Ley de Vías Generales de Comunicación establece - mediante sus Artículos 533, 536 y 537 el delito de Ataques a las - Vías Generales de Comunicación, el cual se presenta cuando se da - ñen, perjudiquen o destruyan las Vías Generales de Comunicación o- los medios de Transporte o interrumpan total o parcialmente o deterioren los servicios que operan en las Vías Generales de Comunicación a los medios de transporte, si fueren cometidos por imprudencia y con motivo del tránsito de vehículos por carretera.

Contiene la misma sanción y las mismas características lo estipulado en el Artículo 536 de la misma ley en el cual se dice:se impondrá como sanción una multa hasta por el valor del daño causado, más la reparación de éste al que de cualquier modo - destruye, inutilice, apague, quite o cambie una señal establecida- para la seguridad de las Vías Generales de Comunicación o medios - de Transporte."

Si el delito fuere cometido por imprudencia y con - motivo del tránsito de vehículos por carretera.

ANALISIS COMPARATIVO ENTRE EL CODIGO PENAL Y LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION

Análisis Comparativo entre el Codigo Penal y la Ley de Vías Generales de Comunicación.

En esta parte se va a establecer un análisis comparativo entre las legislaciones, el Código Penal y la Ley de Vías Generales de Comunicaciones.

En primer término la gran diferenciación existente es el objeto de ambas disposiciones, por un lado el Código Penal lo denomina Ataques a las Vías de Comunicación, siendo para este Código las Vías de Comunicación, el Servicio Telegráfico, telefónico o de fuerza motriz, y la Ley de Vías Generales de Comunicación, desde luego lo denomina Ataques a las Vías Generales de Comunicación.

Como ya antes se dijo, para el Código Penal las Vías de Comunicación son el Servicio Telegráfico, Telefónico o de Fuerza Motriz, y para la Ley de Vías Generales de Comunicación, son las estipuladas, en la mencionada ley, en su Artículo lo. en el capítulo I, relativo a las disposiciones generales el cual menciona como Vías Generales de Comunicación las siguientes:

"Artículo lo.- Son Vías Generales de Comunicación:

I.- Los mares territoriales, en la extensión y términos que establezcan las leyes y el derecho internacional.

II.- Las corrientes flotables y navegables y sus afluentes que también lo sean, siempre que se encuentren en cualquiere de los casos siguientes:

a).- Cuando desemboquen en el mar o en los lagos, lagunas y esteros mencionados en la siguiente fracción.

b).- Cuando su cauce sirva de límite, en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas.

c).- Cuando pasen de una entidad a otra.

d).- Cuando crucen la línea divisoria con otro país.

III.- Los lagos, lagunas y esteros, flotables o navegables, siempre que reúnan cualquiera de los requisitos siguientes:

a).- Cuando se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar.

b).- Cuando estén ligados a corrientes constantes.

c).- Cuando su vaso sirva de límite, en todo o en parte de su extensión, al territorio nacional o a dos o más entidades federativas.

d).- Cuando pasen de una entidad a otra.

e).- Cuando crucen la línea divisoria con otro país.

IV.- Los canales destinados o que se destinen a la navegación, cuando se encuentren comprendidos en cualquiera de los casos previstos en las fracciones II y III.

V.- Los Ferrocarriles:

a).- Cuando se comuniquen entre sí a dos o más entidades federativas.

b).- Cuando en todo o en parte del trayecto estén dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o en la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, con excepción de las líneas urbanas que no crucen la línea divisoria con otro país y que no queden fuera de los límites de las poblaciones.

c).- Cuando entronquen o conecten con algún otro de los enumerados en esta fracción, siempre que presten Servicio Pú -

blico, exceptuándose las líneas urbanas que no crucen la línea di - visoria con otro país.

d).- Los construídos en su totalidad o en su mayor - parte por la Federación.

e).- Los ferrocarriles particulares, cuando sean auxi liares de una explotación industrial y hagan servicio público.

VI.- Los Caminos:

a).- Cuando entronquen con alguna vía de país extranjero.

b).- Cuando comuniquen a dos o más entidades federa - tivas, entre sí,

c).- Cuando en su totalidad o en su mayor parte sean- construídos por la Federación.

VII.- Los puentes:

a).- Los ya construídos o que se construyan sobre las líneas divisorias internacionales.

b).- Los ya construídos o que se construyan sobre vías generales de comunicación o sobre corrientes de jurisdicción federal.

c).- La construcción de puentes se hará previo permiso de la Secretaría de la Defensa Nacional, otorgado por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

VIII.- El espacio nacional en que transiten las aeronaves.

IX.- Las líneas telefónicas instaladas y las que se instalen dentro de la zona fronteriza de cien kilómetros o de la faja de cincuenta kilómetros a lo largo de las costas, así como las que estén situadas dentro de los límites de un Estado, siempre que conecten con las redes de otro Estado o con las líneas generales de concesión federal o de países extranjeros, o bien cuando sean auxiliares de otras vías generales de comunicación o de explotaciones industriales, agrícolas, mineras, comerciales, etc., que operen con permiso, contrato o concesión de la Federación.

X.- Las líneas conductoras eléctricas y el medio en que se propagan las ondas electromagnéticas, cuando se utilizan para verificar comunicaciones de signos, señales, escritos, imágenes o sonidos de cualquier naturaleza."

XI.- Las rutas del Servicio Postal.

"Artículo 2o.- Son partes integrantes de las Vías Generales de Comunicación.

I.- Los servicios auxiliares, obras, construcciones y demás dependencias y accesorios de las mismas; y ,

II.- Los terrenes y aguas que sean necesarios para el derecho de vía y para el establecimiento de los servicios y obras a que se refiere la fracción anterior.

La extensión de los terrenos y aguas y volumen de éstas se fijará por la Secretaría de Comunicaciones"

Los anteriores conceptos son concernientes a las Vías Generales de Comunicación, pero en la práctica lo aplicable a los delitos de tránsito del Autotransporte Federal se encuentran encuadrados a través de las fracciones sexta, novena y décima de dicha reglamentación.

Con respecto al Código Penal, en cuanto a este tipo de delitos estipula como ataques a las Vías de Comunicación, el cometido a los Caminos Públicos, definiendo esta situación en el Art. 165 el cual dice:

"Artículo 156.- (Definición legal de Caminos Públicos) Se llaman caminos públicos las vías de tránsito habitualmente destinadas al uso público, sea quien fuere el propietario y cualquiera que sea el medio de locomoción que se permita y las dimensiones que tuviere; excluyendo los tramos que se hallen dentro de los límites de las poblaciones".

Otra diferencia entre ambas disposiciones, parte de uno de los fundamentos de esta Ley, mientras el Código Penal hace referencia diciendo; "sea quién fuere el propietario y cualquiera que sea el medio de locomoción que se permita las dimensiones que tuviere", la Ley de Vías Generales de Comunicación va encaminada única y exclusivamente a los vehículos del Servicio Público el cual es reglamentado por la misma.

Una última distinción que hace la Ley de Vías Generales de Comunicación se refiere en dicho delito al tránsito de vehículos por carretera.

El Código Penal para finalizar estipula en su Artículo 165, excluyendo los tramos que se hayan dentro de los límites de las poblaciones.

Así mismo se encuentra otra diferenciación fundamental entre ambas leyes consistente en que la Ley de Vías Generales de Co -

nicación, en algunos de sus artículos por ejemplo el 533, 536, establece solo penalidades de carácter pecuniario y no privativas de libertad, pero el Artículo 537 si establece privación de la libertad como penalidad a dicho tipo de delito.

Por otra parte el Código penal relacionado con el delito de ataques a las Vías de Comunicación por imprudencia, establece penas privativas de la libertad exclusivamente.

Es importante señalar otra de las distinciones existentes entre ambas leyes, pues tipifican en forma diferente el estado de ebriedad, mientras el Código Penal en el Artículo 171 Fracción II (SEGUNDA), dice: "Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito o circulación, al manejar vehículos de motor." el artículo 537 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dice: "Los conductores y demás tripulantes que intervengan en el manejo de vehículos si conducen estos en estado de ebriedad o bajo la acción de cualquier enervante"; en primer término el Código Penal establece una sanción privativa de la libertad hasta de seis meses de prisión, mientras la Ley de Vías Generales de Comunicación, debiendo ser más estricta concede mayores facilidades pues en la primera ocasión establece una multa, así como también en la segunda y es hasta la tercera infracción cuando señala pena privativa de la libertad de treinta días, a dos años.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

I.- Las conclusiones que se pueden recomendar en este - trabajo es la aplicación del Artículo 537 de la Ley de Vías Generales - de Comunicación, la cual nos habla del estado de ebriedad o bajo la acción de cualquier enervante, pues en la práctica su aplicabilidad es de relativa válidez, debido a que las Autoridades no han prestado hasta el momento la debida atención o municiosidad a la aplicación de dicho Artículo, y esto es importante por ser una de las principales causales de los accidentes de tránsito los cuales se presentan día a cía con mayor frecuencia y de aquí la recomendación a las Autoridades de la aplicación más estricta de dicho Artículo

II.- En relación al mismo Artículo es la de recomendar la amplicaión del mismo con la finalidad de obtener una clasificación - más amplia del estado de ebriedad y la drogadicción con el fín de también penalizar más adelante de acuerdo con el índice de intoxicación - del individuo pues su aplicación en la actualidad es de relativa exactitud.

III.- También es conveniente capacitar jurídicamente al conductor u operador de los vehículos del servicio Público Federal con el fín de que estos tengan la preparación técnica jurídica con el fín - de evitar la problemática que se presenta a las autoridades penales en-

virtud de que en el común de los casos cuando sucede un accidente en -- carretera el operador del vehículo abandona el lugar de los hechos, pensando en el sentido estricto de la aplicación de la Ley, que en lo personal, se piensa que la Ley está debidamente establecida puesto que el- Legislador al concebir dicha Ley, pensó en el sentido puro del derecho- tomando en cuenta que el delito imprudencial de los accidentes de tránsito son cometidos por los trabajadores de este tipo de transporte, como personas responsables en la mayoría de los casos.

Así mismo el conductor de dichos vehículos al conocer el alcance de la Ley se sujetará a proceso sabiendose conocedor de sus derechos, evitando el sinnúmero de expedientes de juicios que conservan - estáticos debido a que el conductor abandonó desde sus inicios el lugar de los hechos.

IV.- También es importante tener un juicio sumario en - relación a todos los delitos de tránsito en virtud de que en muchos de- los casos se trata de personas como ya antes se dijo, trabajadoras; las cuales se encuentran laborando para diferentes empresas y que van prestan un tipo de trabajo que incluye cierto riesgan, además y esto es con el fín de evitat el rezago de expedientes de los juzgados y así impar-- tir justicia rápida y expedita según lo señalado constitucionalmente.

V.- Otra de las conclusiones interesantes para este trabajo es la recomendación, además de la aplicación al delito del estado de ebriedad, es recomendable que la Ley de Vías Generales de Comunica--

ción, en el Artículo 537 relativo a dicho estado de ebriedad, no establezca una primera infracción, seguida de una segunda y es hasta la tercera en la que se impone una sanción privativa para el estado de ebriedad, por lo que es necesario en lo personal, darle un sentido más estricto para la Ley, pues es demasiado benevolente al señalar ese tipo de sanción, y tratándose de transportes del Servicio Público Federal, esta recomendación se hace debido a que esta Ley controla o legisla con el fín de reglamentar a este tipo de servicios el cual normalmente se presta con vehículos de grandes dimensiones y cuyos los conductores están sujetos a una gran responsabilidad, y su tipo de trabajo representa grandes riesgos para el interés general.

VI.- Como última conclusión de este trabajo se recomienda que debe de existir una política criminal debiendose prestar atención a las campañas de educación vial y automovilística, puesto que es necesario que el operador de servicio Público Federal, tenga la suficiente preparación para evitar o preveer con mayor conocimiento, las causas que originan los accidentes de tránsito.

Quizá en nuestro país se haya descuidado este renglón tan importante de las ciencias penales, lo que ha llegado a decir el citado maestro Carranca Trujillo "En México la Política Criminal ha vivido a la deriva, sin un plan reflexico; leyes y medidas programáticas momentaneamente puestas en vigor y ratificadas a poco de ser aplicadas; constante hacer para deshacer".

BIBLIOGRAFIA.-

1.- DICCIONARIO DE DERECHO
RAFAEL DE PINA
EDITORIAL PORRUA, S.A.

2.- DERECHO ADMINISTRATIVO
GABINO FRAGA
EDITORIAL PORRUA, S.A.

3.- DERECHO MEXICANO DE PROCEDIMIENTOS PENALES.-
GUILLERMO COLIN SANCHEZ
EDITORIAL PORRUA, S.A.

4.- DERECHO FISCAL REPRESIVO
MARGARITA LOMELI CEREZO
EDITORIAL PORRUA, S.A.

5.- DOGMATICA SOBRE LOS DELITOS CONTRA LA VIDA Y LA SALUD PERSONAL.-
CELESTINO PORTE PETIT CANDAUDAP
EDITORIAL PORRUA, S.A.

6.- LA LEY Y EL DELITO
LUIS JIMENEZ DE AZUA
EDITORIAL SUDAMERICANA.-

7.- DERECHO PENAL MEXICANO
FRANCISCO GONZALEZ DE LA VEGA
EDITORIAL PORRUA, S.A.

8.- CODIGO PENAL ANOTADO
RAUL CARRANCA Y TRUJILLO
RAUL CARRANCA Y RIVAS
EDITORIAL PORRUA, S.A.

9.- DERECHO ADMINISTRATIVO
GABINO FRAGA
EDITORIAL PORRUA, S.A.

10.- ELEMENTOS DE FINANZAS PUBLICAS MEXICANAS
ERNESTO FLORES ZAVALA
EDITORIAL PORRUA, S.A.

11.- DELITOS DE TRANSITO
TOMAS GALLART Y VALENCIA
EDITORIAL LAFALLETE

12.- MANUAL DEL CONDUCTOR DE SERVICIO PUBLICO FEDERAL
JOSE MANUEL VILLALVAZO BAZ
BLOQUINAL EDICIONES.-

LEGISLACION CONSULTADA:

1.- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS
2.- CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL
3.- REGLAMENTO DE TRANSITO EN CARRETERAS FEDERALES
4.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION
5.- JURISPRUDENCIA DE LA SUPREMA CORTE
PRIMERA PARTE 1917 - 1965
6.- JURISPRUDENCIA DE LA SUPREMA CORTE
SEGUNDA PARTE PRIMERA SALA
1917 - 1965.-