

**E S P A Ñ A****Revista de Derecho de la Circulación**

Año I, número 1, enero 1964.

**FERRER SAMA, Antonio:** «Consideraciones sobre la figura delictiva establecida por el párrafo 1.º del artículo 2.º de la Ley de 24 de diciembre de 1964»; págs. 11 a 15.

Se concreta el autor en su trabajo al comentario del párrafo 1.º del artículo 2.º de la Ley de 24 de diciembre de 1964 y más exactamente a los caracteres del delito en orden a la acción y a la culpabilidad.

De la expresión «temeridad manifiesta» infiere que para punir el hecho no es necesario que se produzca un daño, basta con que se coloque un bien jurídico en peligro. Contrasta esta concepción del delito culposo con la del 565 del CP ya que en éste se requiere que se produzca un daño efectivo. Ello es de alabar dado el incremento de la circulación rodada y los peligros consiguientes.

Señala Ferrer Sama las diferencias esenciales entre los delitos materiales y formales, y de peligro concreto y abstracto, para llegar a la conclusión de que en la figura estudiada, estamos a presencia de un delito formal, o de mera actividad, y de peligro concreto. El carácter formal se desprende de que nadie podría establecer un distingo cronológico entre la conducta misma y el riesgo que lleva aparejado. La naturaleza de la infracción como peligro concreto aparece en la redacción del tipo, es decir, conducción temeraria que ponga «en concreto e inminente peligro la seguridad de la circulación, y la vida de las personas, su integridad o sus bienes».

¿Cabe admitir la culpa con representación y el dolo eventual en este delito? El autor afirma que no solo serán frecuentes estas figuras sino que no debe excluirse la posibilidad del dolo directo.

En esta misma Revista, y en el número 1.º también se publica en la sección doctrinal un trabajo de Olivencia Ruiz (Manuel) titulado «Sentido de la obligatoriedad en el seguro de automóviles», páginas 3 a 11.

GERARDO ENTRENA CUESTA

Año I, número 2, febrero 1964

**COLONDRON ALVAREZ:** «El conductor de vehículos automóviles. Determinación de su capacidad»; págs. 84 a 86.

Es necesario, dice el autor que se someta a un examen médico más riguroso a las personas que van a obtener el carnet de conducir. Dado el actual sistema de expedición de certificados médicos, se puede poner en evidencia al perito que lo libró ya que no es fácil determinar con un sim-

ple reconocimiento si la persona que va a conducir un vehículo padece epilepsia o cualquier otra enfermedad grave. El reconocimiento de los signos objetivos que permitirían establecer la sospecha de la existencia de epilepsia solo es posible en contadas ocasiones. Esto mismo se puede afirmar generalmente de las «otras enfermedades graves del sistema nervioso central o periférico» (Código Circulación art. 274). Urge sustituir el concepto gravedad por otro más adecuado (capacidad funcional y evolutividad de la enfermedad).

Es necesario, pues, llevar a cabo un reconocimiento más a fondo del futuro conductor, así como observar al mismo periódicamente. Ello, naturalmente choca con el inconveniente del incremento de los gastos, sin embargo se impone de una manera ineludible.

En el mismo número se publica en la sección doctrinal un trabajo de Sánchez Calero (Fernando) cuyo título es «La colisión de vehículos con daños recíprocos en el artículo 39 de la Ley de 1962».

G. E. C.

Año I, número 3, marzo 1964.

**CONDE-PUMPIDO FERREIRO, Cándido:** «Las fuentes de la obligación civil de reparar el mal causado, en la Ley de 24 de diciembre de 1962»; páginas 145 a 159.

#### Introducción

El autor se plantea el problema de si el artículo 39 de la Ley de 24-XII-62, es o no compatible con las otras fuentes que la Ley común originan la obligación de indemnizar los daños causados por dolo o culpa.

1. Planteamiento del problema, la responsabilidad objetiva y la unidad o pluralidad de fuentes de la obligación de indemnizar.

En el ordenamiento patrio la responsabilidad tenía su origen en el dolo o la culpa: Pero a partir de la Ley de 1962 se introduce la responsabilidad objetiva, la cual nace por el hecho de existir relación material de causalidad, sin que exija nexo subjetivo alguno. Ya no se trata de una cuestión de responsabilidad, sino de riesgo. Existe pues responsabilidad *ex delicto*, *ex quasi delicto* y objetiva, que obliga a reparar todos los daños causados ¿son compatibles las tres formas, o las dos primeras son subsidiarias de la tercera?

2. El Proyecto de la Ley de 24 de diciembre de 1962 y las posturas favorables a la multiplicidad de vías y fuentes de la responsabilidad civil.

El Proyecto en sus artículos 43 y 44 declaraba la compatibilidad de las tres formas, sin embargo el texto definitivo omite la referencia a las dos primeras.

El autor dice que parece clara la subsistencia de la responsabilidad civil *ex delicto*, pero no lo es tanto la subsistencia de acciones civiles nacidas de hechos en que intervenga culpa o negligencia.

3. Las opiniones contrarias y defensoras de una única fuente de la obligación civil regulada en el texto definitivo de la Ley.

Frente a Aragonese, Díaz Valcárcel, Carretero y Pera Verdaguer, Hernández Gil y Guijarro mantienen que la compatibilidad objetiva es incompatible con la derivada de culpa o negligencia. El autor afirma que dicha postura no puede mantenerse radicalmente.

4. Planteamiento del problema en el terreno de los principios de aplicación de las normas: las fuentes de la obligación civil de reparar el mal causado en el sistema de la Ley.

Estamos en presencia de un conflicto de normas; el artículo 1.902 del Código civil y el 39 de la Ley de 1962. Pero el artículo 39 representa frente al 1902 una norma especial, no solo por estar aquel contenido dentro de una Ley extravagante, sino además, porque el supuesto de aplicación del artículo 1.902, el artículo 39 acota una serie de hechos para regularlos específicamente. En principio, pues habrá que aplicar el artículo 39 pero el artículo 1.902 y sus concordantes entrarán en juego en el supuesto que no esté específicamente regulado en el artículo 39.

Existen dos fuentes fundamentales, pues, y una supletoria. Fundamentales: la producción de un daño como consecuencia de un acto ilícito penal definido en el título I de la Ley; y la mera causación de un daño por un conductor de un vehículo de motor, con motivo de la circulación haya intervenido culpa o no. Fuente supletoria es la causación de un daño por culpa o negligencia en los supuestos no previstos en el artículo 39 de la Ley y a los que se refieren los artículos 1.902 y 1.903 de C. C.

5. Los supuestos de responsabilidad civil que exceden del ámbito del artículo 39.

El autor hace un estudio de los actos no delictivos excluidos de la Ley distinguiendo que lo sean por falta del requisito subjetivo: responsabilidad civil de los no conductores o por falta de un requisito objetivo: responsabilidad civil por los daños provocados por vehículos de motor ajenos al tráfico.

En la sección doctrinal de la misma Revista aparece un artículo de S. Calvillo titulado «El Derecho de la circulación en las Memorias de la Fiscalía del Tribunal Supremo». Páginas 159 a 163.

G. E. C.

Año I, número 4, abril 1964.

**RODRIGUEZ RAMOS, Luis:** «Sobre la autonomía del Derecho de la Circulación»; págs. 217 a 222.

Como Derecho se puede definir diciendo que se trata de «el conjunto de normas, instituciones y decisiones administrativas y judiciales que tienen como objeto material el tráfico rodado y todos los actos con él relacionados».

Al estudiar la autonomía distingue Rodríguez Ramos entre la formal y material. Formalmente es difícil mantener la autonomía del Derecho de

circulación. Sin embargo, cosa distinta ocurre si acudimos al aspecto material. Cuantitativamente las relaciones se multiplican dentro del ámbito del Derecho de la circulación. Numerosos congresos y convenciones desde el punto de vista internacional, aseveran lo mantenido. Relaciones con el Derecho Administrativo, Mercantil, Procesal, etc., señalan su conexión con estas disciplinas.

Desde el punto de vista cualitativo se precisa «que la luz del Derecho, tenga un ángulo peculiar de refracción al incidir en el bloque o temario de la circulación, distinto a como se produce en otras relaciones sociales». Esta peculiaridad se produce en tres vertientes: extensión nacional e internacional notable; un riesgo inminente para las personas y las cosas; y una compleja conexión de problemas técnicos, psicológicos, morales, naturales, etc.

Se puede hablar de autonomía, pues, del Derecho de la Circulación.

G. E. C.

Año I, número 4, abril 1964.

**RUIZ VADILLO, Enrique:** «Algunos problemas relativos a la determinación de las responsabilidades civiles procedentes de delito»; págs. 222 a 231.

### *I. Principio General.*

Entiende el autor que la responsabilidad civil como consecuencia de los hechos delictivos cometidos con ocasión de circulación de los vehículos de motor se regirá por el Código penal y en su caso por la ley de Enjuiciamiento Criminal.

### *II. Contenido de la responsabilidad.*

La responsabilidad civil comprende la restitución, reparación e indemnización.

El problema más importante se presenta a la hora de fijar la reparación. Ruiz Vadillo afirma que «sería mejor prescindir del perito en la mayor parte de los casos en que el fiscal y la Sala puedan discrecionalmente hacer la valoración con más probabilidades de acierto.» Se decide ampliamente por la necesidad del arbitrio judicial para fijar el «quantum».

Ensayo un esquema en el que se establecen normas generales de valoración de la vida humana y de las incapacidades, diciendo, a su vez, que la violación de tales normas por los Tribunales podría dar lugar a recurso de casación por infracción de Ley.

### *III. Perjudicados.*

Puede serlo el agraviado, sus familiares o un tercero, pero es necesario que exista una relación de causalidad entre el delito y el perjuicio.

IV. *Determinación de las indemnizaciones, especialmente en los casos de pluralidad de responsabilidades.*

1. *En general.*

El Tribunal debe fijar a quienes se debe indemnizar, por quienes y en qué cuantía. Debe conocer y resolver todos los problemas penales y civiles que traigan causa del delito, en función del principio de unidad del proceso y economía procesal.

2. *Pluralidad de responsables directos o subsidiarios.*

El Tribunal, tratándose de responsables directos solidarios deberá fijar la cuota que a cada uno corresponde y si no lo hace, se entiende que el total ha de dividirse en partes iguales.

La responsabilidad subsidiaria también es solidaria, dice el autor, la sustitución se produce, no en el débito, sino en la responsabilidad.

3. *Daños recíprocos.*

Parece conveniente que en este caso el Tribunal considerando la intensidad de la culpa de cada uno, el riesgo que cada vehículo represente, etcétera señale, sin limitaciones, la cuota de cada uno.

En este mismo número, y en la sección doctrinal, se inserta un trabajo de Miguel López-Muñiz Goñi, cuyo título es «Investigación de accidentes. El caso del «camionero inocente». Páginas 231 a 237.

G. E. C.

## Revista Española de Derecho Militar

Núm. 16. Julio-diciembre 1963

**ALBERTO RAMAYO, Raúl:** «Las sentencias firmes de los Consejos de Guerra argentinos y la cosa juzgada»; págs. 27 a 42.

El problema planteado es el de si por ser el Presidente de la Nación Argentina el Comandante en Jefe de todas las Fuerzas de Mar y Tierra de la nación, según precepto constitucional, puede variar las sanciones acordadas por los Tribunales Militares o Consejos de Guerra de aquel país, ya que para ser firmes necesitan el cúmplase de tan alto magistrado, al que corresponde también el derecho de indulto.

Tras de marcar la distinción entre las jurisdicciones penal militar y disciplinaria y un prolijo examen de los textos legales de aquel país, llega a la conclusión de ser irreformables para el Presidente de la nación las resoluciones de los Consejos de Guerra en la jurisdicción penal, si bien puede indultar y conmutar la pena aplicada y en jurisdicción gubernativa, sustituir, disminuir o perdonar la sanción disciplinaria que se hubiese impuesto, e imponer sanción de esta clase en caso de absolución por los Tribunales.