



[Ver aviso legal al final del documento](#)

INFORME DE INVESTIGACIÓN CIJUL

TEMA: "JURISPRUDENCIA SOBRE EL USO OBLIGATORIO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD"

ÍNDICE:

1) FUNDAMENTO LEGAL

a) Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres. Art. 79.

2) JURISPRUDENCIA CONSTITUCIONAL



DESARROLLO

1) FUNDAMENTO LEGAL

a) Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres. Art. 79.¹

Artículo 79. –Los usuarios de las vías públicas deberán conducirse de manera que no obstruyan la circulación ni pongan en peligro la seguridad de los vehículos o de las demás personas. Asimismo, los conductores deberán evitar las situaciones que impidan la libre circulación del tránsito, por lo cual aplicarán el manejo defensivo y mantendrán una constante precaución y consideración hacia los peatones y los demás conductores.

Los conductores deberán velar por la integridad física y la seguridad de su persona y la de los pasajeros, por lo que deberán utilizar el cinturón de seguridad y exigir que lo usen los pasajeros del vehículo que conducen. El conductor que sin causa de justificación valedera no utilice el cinturón de seguridad o conduzca un vehículo en el cual alguno de los pasajeros no lo use también sin dicha causa para ambos, será sancionado con una multa de un cinco por ciento (5%) del salario base, de conformidad con el párrafo tercero, del artículo 2° de la Ley N° 7337.

(Así reformado por el artículo 1° de la Ley N° 8413 de 29 de abril de 2004).

2) JURISPRUDENCIA CONSTITUCIONAL

"VIII.- Sobre el fondo Por las razones expuestas, el fondo de este asunto se limita a determinar si es inconstitucional la sanción impuesta a un conductor de un vehículo por no usar el cinturón. El accionante aduce que esa disposición es inconstitucional porque, además de imponer una sanción desproporcionada, invade el ámbito de libertad personal. Sin embargo, recientemente la Sala se pronunció sobre esa norma y examinó los mismos argumentos esgrimidos en su contra. En sentencia No. 2004-01603, del 17 de febrero del 2004,



que respondía a consulta legislativa facultativa, en lo que interesa dice:

"Partimos entonces de la premisa de que al Estado le está vedado interferir en el ámbito de la libertad particular, salvo que de por medio se encuentre el orden público, la moral o los derechos de terceros, en cuyo caso, la regulación estatal resultaría posible, por medio de una ley formal. La restricción eso sí debe ser únicamente la necesaria para lograr el fin propuesto, de acuerdo con los principios de razonabilidad y proporcionalidad, parámetros de constitucionalidad según la reiterada jurisprudencia de este Tribunal. El proyecto de ley consultado, que establece la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad, entraña una cuestión inherente al bien común (entendido como bien público en general), y constituye por tanto, una conducta susceptible de regulación legal, que a juicio de la Sala es compatible con el Derecho de la Constitución.- El texto en cuestión, que reforma el artículo 79 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, es cuestionado en dos sentidos. Primero, por imponer la obligatoriedad al conductor del uso del cinturón de seguridad y segundo por obligar al conductor a exigir el uso del cinturón de seguridad al resto de los pasajeros imponiendo una multa de un cinco por ciento del salario base en caso de incumplimiento.

En primer término, el proyecto consultado es de rango legal, por lo que respetaría enteramente el principio de reserva legal a que está sujeto el Estado en la regulación de los derechos fundamentales. Por otra parte, la regla sí encuentra fundamento en los postulados del numeral 28 constitucional por dos razones: pretende proteger los derechos de terceros y está dirigida a la tutela del orden público, en uno de sus componentes, como lo es la seguridad en las vías públicas. El concepto indeterminado 'orden público', que esta Sala ha ido precisando en su jurisprudencia, no está referido únicamente al mantenimiento del orden material en las calles, sino que incluye también un orden jurídico y moral constituido por un mínimo de condiciones para una vida social conveniente y adecuada que coadyuve al orden material. Mantener el orden y la seguridad en las vías incide directamente en dos aspectos fundamentales de la vida en sociedad, como lo son la salud y la vida de quienes las utilizan. La ley número 7331 tiene como objeto regular la circulación de vehículos, personas y semovientes, por las vías terrestres de la nación, así como todo lo relativo a la seguridad vial (artículo 1), tanto de peatones como de conductores y acompañantes, lo que denota la existencia de un nexo indisoluble



entre la ordenación para el uso de las vías públicas y la seguridad de quienes transiten por ellas, que justifica plenamente la intervención del Estado en la materia. Es de suma importancia para la Sala que el uso obligatorio de este dispositivo tiene como objeto la protección de la salud y la vida de los conductores y pasajeros. Una serie de estudios técnico-científicos, que no es procedente rebatir en esta sede, concluyen que es eficaz para minimizar las consecuencias negativas de un accidente de tránsito, disminuyendo la posibilidad de muerte y la seriedad de las lesiones, por lo que las autoridades de muchos países han dispuesto imponer su uso. En Costa Rica la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, (medida que relaciona el número de muertes con una determinada población expuesta al riesgo de sufrir ese evento) es sumamente alta, especialmente en los últimos años. Asimismo, han crecido las tasas de morbilidad (estimación, de acuerdo al número de casos atendidos en las instituciones de seguridad social), por lesiones producto de accidentes de tránsito, de los cuales un porcentaje resulta con discapacidad permanente o que les imposibilita trabajar o bien con una capacidad disminuida, lo que produce no sólo consecuencias en el campo económico de las instituciones de salud sino también producen un impacto en la sociedad al verse disminuida la seguridad ciudadana con el consecuente costo social que ello implica. El artículo 32 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, establece no sólo el deber de cada una de las personas con la familia, la comunidad y la humanidad, sino también la limitante al derecho de cada persona por la seguridad de todos y por las exigencias del bien común en una sociedad democrática. En ese tanto, se trata de una regulación que, más que restringir el ámbito general de libertad del conductor, protege de forma inmediata otros derechos de éste, de sus acompañantes y eventualmente de terceros, y esos derechos fundamentales involucrados, seguridad, salud y vida son irrenunciables. La disminución del derecho del particular a decidir sobre las formas en que ha de proteger su integridad física, encuentra fundamento razonable en el caso del uso obligatorio del cinturón. Desde que se reconoce la potestad del Estado para regular la circulación y la seguridad en el tránsito por las vías públicas terrestres, también ha de reconocerse que éste puede, válidamente, imponer medidas de seguridad razonables como presupuesto esencial para el uso de aquéllas. Sin duda alguna, la seguridad de los conductores -sus acompañantes, así como de los terceros en la vía- en carreteras públicas, entraña una verdadera razón de orden público y es una forma de protección a los derechos de esos terceros, razón por la cual la intervención legislativa es posible en esta materia. La medida cumple también la exigencia de



razonabilidad y proporcionalidad estableciendo una obligación de poco significado dentro del ámbito de libertad de conductores y pasajeros como el uso del cinturón de seguridad, se protegen sus derechos, los de terceros y se garantiza un tránsito más seguro en las vías públicas, razón por la cual la intervención del Estado en esta materia no sólo es posible sino también obligada. Prevé la norma además la posibilidad de alegar causas de justificación valederas, que podría eximirle en sede judicial del pago de la multa en cuestión.

Como se dijo, al Estado le compete la tutela, protección y reconocimiento de todos los derechos fundamentales, entre los cuales está lógicamente la salud y la vida de las personas. En reiterados pronunciamientos de este Tribunal, se ha puesto en evidencia el poder-deber del legislador y el Estado en general de proteger el orden público, la salud y la vida de sus habitantes en general. El artículo 21 de la Constitución Política establece que la vida humana es inviolable y ' a partir de ahí se ha derivado el derecho a la salud que tiene todo ciudadano, **siendo en definitiva al Estado a quien le corresponde velar por la salud pública impidiendo que se atente contra ella'** (N.5130-94 de las 17:33 horas del 7 de setiembre de 1994, en similar sentido N.2362-91 de las 10:03 horas del 8 de noviembre de 1991). También en la sentencia número 1394-94, de las 15:21 horas del 16 de marzo de 1994 se indicó que del artículo 21 de la Constitución Política se desprende ' el derecho a la salud, el bienestar físico, mental y social, derecho humano que se encuentra indisolublemente ligado al derecho de la salud y **a la obligación del Estado de proteger la vida humana'** .

Lo anterior a juicio de la Sala reafirma que el proyecto de ley consultado, que reforma el artículo 79 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, constituye una manifestación del cumplimiento del deber fundamental del Estado de proteger y tutelar la integridad física, la salud y la vida humana, en el tránsito seguro por las vías públicas. El Estado está obligado a dictar normas para la protección de los derechos fundamentales de los habitantes, dentro de los cuales tiene especial significado la vida humana y la salud, bienes jurídicos que tutela el uso obligatorio del cinturón de seguridad. No menos importantes son los derechos de terceros, que también encuentran previsión normativa en el artículo 28 de la Constitución Política. La obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad tutela los derechos tanto de los ocupantes del vehículo -el conductor y los pasajeros-, como de quienes



transitan por las vías públicas en otros vehículos y los transeúntes. En caso de un percance, si el conductor tiene colocado el cinturón de seguridad, las consecuencias negativas del impacto se minimizan de manera que éste puede mantener el control del vehículo y disminuir así accidentes secundarios que puedan afectar la integridad física o incluso acabar con la vida de terceros. En el peor de los casos, por falta del cinturón de seguridad el conductor puede ser expulsado del vehículo, supuesto en el cual el vehículo podría continuar su rumbo sin guía alguna con las señaladas consecuencias gravosas para terceros. El uso obligatorio del cinturón de seguridad procura evitar también que los ocupantes del vehículo, a consecuencia de un impacto de magnitud, puedan desplazarse dentro de la cabina con gran fuerza y afectar negativamente la integridad de los demás pasajeros. Por todas las razones anteriores es que la mayoría de este Tribunal estima que el proyecto de ley consultado, no tiene vicios de constitucionalidad y en ese sentido se evacua la presente consulta."

IV.- Conclusión La Sala analizó en la sentencia parcialmente transcrita los argumentos que ahora exhibe el accionante. Desechó el reproche de que la conducta sancionada es privada y no daña a terceros y, de igual manera, rechazó la alegada falta de razonabilidad y proporcionalidad de la norma. No habiendo razones para cambiar de criterio, la acción debe rechazarse por el fondo, en cuanto a la sanción impuesta al conductor que no use el cinturón. En lo que se refiere a la sanción impuesta al mismo conductor por no exigir a los demás pasajeros que usen el cinturón de seguridad, la acción se rechaza de plano, ya que no existe un asunto pendiente de resolución donde esa sanción deba aplicarse. "2

Único: Esta Sala al resolver -mediante sentencia número 2004-08454 de las catorce horas cincuenta y un minutos del cuatro de agosto del dos mil cuatro- un supuesto similar al que aquí se plantea, consideró -en lo que interesa- que:

...I.- Esta Sala mediante sentencia número 1997-04713 de las dieciséis horas y veintisiete minutos del 19 agosto de 1997, en atención a la acción de inconstitucionalidad número 96-003553-0007-CO, referente al uso del cinturón de seguridad, resolvió:



"...VI).- Por lo dicho, procede pues declarar la inconstitucionalidad del artículo 132 inciso f) de la Ley número 7331, únicamente en cuanto dispone que se impondrá una multa de dos mil colones, sin perjuicio de la imposición de sanciones conexas, **"Al conductor que no use el cinturón de seguridad o al que permita que los pasajeros viajen sin usarlo correctamente"**. En tales términos, el resto de esa disposición, que sanciona con la misma multa a quien transporte niños, sin la debida silla de seguridad a que se refiere el inciso ch) del artículo 31 de la misma ley, en tanto no ha sido cuestionada en este proceso, mantiene obviamente, su vigencia y obligatoriedad.-..."

II.- Sin embargo, en atención a la Consulta legislativa facultativa de constitucionalidad número 04-000420-0007-CO, dictó la sentencia número 2004-01603 de las nueve horas y treinta minutos del 17 de febrero del 2004, en la cual se pronunció respecto al uso del cinturón de seguridad en los siguientes términos:

"...El artículo 13 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional establece que los precedentes de esta Jurisdicción son vinculantes "erga omnes" salvo para sí misma, por lo que con una nueva integración y bajo una nueva ponderación del tema consultado, varía el criterio vertido en la sentencia número 4713-97 de las 16:27 horas del 19 de agosto de 1997, en que por mayoría se declaró la inconstitucionalidad del inciso f) del artículo 132 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres número 7331 de 13 de abril de 1993, conforme se dirá.

Debe hacerse una primera precisión, en cuanto a que las acciones privadas a las que se refiere la norma citada se bifurcan en internas y externas. Las primeras están referidas a conductas íntimas que se inician y concluyen en el sujeto que las realiza, que no trascienden en él y están expresamente tuteladas por el Derecho de la Constitución de manera tal que no soportan la intromisión de los particulares ni del Estado. Las acciones privadas externas, por su parte, son aquellos comportamientos que trascienden al sujeto que las realiza y son conocidas por los demás. Estarán exentas de la intromisión de los particulares y del Estado en el tanto no interesen al orden y a la moral pública, ni causen perjuicio a terceros. Cuando las acciones privadas trascienden al que las ejecuta y comprometen el bien común (orden o moral pública o causan daño a tercero) son regulables por el Estado y aun prohibidas por éste, siempre y cuando haya motivos para ello



y la regulación pase el examen de razonabilidad que exige el debido proceso sustantivo. Así, el individuo tiene que aceptar aquellas restricciones de su libertad de acción que el legislador establece para la promoción de la convivencia social dentro de los límites de lo exigible, siempre que se mantenga la independencia de la persona. La libertad es restringible, eso sí en virtud de razones suficientes desde la óptica constitucional. Lo anterior conduce al principio de libertad negativa, que, en tanto principio, no otorga una permisión definitiva de hacer u omitir lo que se quiera en la medida en que razones suficientes, -derechos de terceros, la moral o el orden públicos- no justifiquen una restricción de la libertad negativa. Con ello, el principio de la libertad negativa puede tomar en cuenta la vinculación del individuo con la comunidad.

Partimos entonces de la premisa de que al Estado le está vedado interferir en el ámbito de la libertad particular, salvo que de por medio se encuentre el orden público, la moral o los derechos de terceros, en cuyo caso, la regulación estatal resultaría posible, por medio de una ley formal. La restricción eso sí debe ser únicamente la necesaria para lograr el fin propuesto, de acuerdo con los principios de razonabilidad y proporcionalidad, parámetros de constitucionalidad según la reiterada jurisprudencia de este Tribunal. El proyecto de ley consultado, que establece la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad, entraña una cuestión inherente al bien común (entendido como bien público en general), y constituye por tanto, una conducta susceptible de regulación legal, que a juicio de la Sala es compatible con el Derecho de la Constitución.- El texto en cuestión, que reforma el artículo 79 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, es cuestionado en dos sentidos. Primero, por imponer la obligatoriedad al conductor del uso del cinturón de seguridad y segundo por obligar al conductor a exigir el uso del cinturón de seguridad al resto de los pasajeros imponiendo una multa de un cinco por ciento del salario base en caso de incumplimiento.

En primer término, el proyecto consultado es de rango legal, por lo que respetaría enteramente el principio de reserva legal a que está sujeto el Estado en la regulación de los derechos fundamentales. Por otra parte, la regla sí encuentra fundamento en los postulados del numeral 28 constitucional por dos razones: pretende proteger los derechos de terceros y está dirigida a la tutela del orden público, en uno de sus componentes, como lo es la seguridad en las vías públicas. El concepto indeterminado "orden público", que esta Sala ha ido precisando en su jurisprudencia, no está referido



únicamente al mantenimiento del orden material en las calles, sino que incluye también un orden jurídico y moral constituido por un mínimo de condiciones para una vida social conveniente y adecuada que coadyuve al orden material. Mantener el orden y la seguridad en las vías incide directamente en dos aspectos fundamentales de la vida en sociedad, como lo son la salud y la vida de quienes las utilizan. La ley número 7331 tiene como objeto regular la circulación de vehículos, personas y semovientes, por las vías terrestres de la nación, así como todo lo relativo a la seguridad vial (artículo 1), tanto de peatones como de conductores y acompañantes, lo que denota la existencia de un nexo indisoluble entre la ordenación para el uso de las vías públicas y la seguridad de quienes transiten por ellas, que justifica plenamente la intervención del Estado en la materia. Es de suma importancia para la Sala que el uso obligatorio de este dispositivo tiene como objeto la protección de la salud y la vida de los conductores y pasajeros. Una serie de estudios técnico-científicos, que no es procedente rebatir en esta sede, concluyen que es eficaz para minimizar las consecuencias negativas de un accidente de tránsito, disminuyendo la posibilidad de muerte y la seriedad de las lesiones, por lo que las autoridades de muchos países han dispuesto imponer su uso. En Costa Rica la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, (medida que relaciona el número de muertes con una determinada población expuesta al riesgo de sufrir ese evento) es sumamente alta, especialmente en los últimos años. Asimismo, han crecido las tasas de morbilidad (estimación, de acuerdo al número de casos atendidos en las instituciones de seguridad social), por lesiones producto de accidentes de tránsito, de los cuales un porcentaje resulta con discapacidad permanente o que les imposibilita trabajar o bien con una capacidad disminuida, lo que produce no sólo consecuencias en el campo económico de las instituciones de salud sino también producen un impacto en la sociedad al verse disminuida la seguridad ciudadana con el consecuente costo social que ello implica. El artículo 32 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, establece no sólo el deber de cada una de las personas con la familia, la comunidad y la humanidad, sino también la limitante al derecho de cada persona por la seguridad de todos y por las exigencias del bien común en una sociedad democrática. En ese tanto, se trata de una regulación que, más que restringir el ámbito general de libertad del conductor, protege de forma inmediata otros derechos de éste, de sus acompañantes y eventualmente de terceros, y esos derechos fundamentales involucrados, seguridad, salud y vida son irrenunciables. La disminución del derecho del particular a decidir sobre las formas en que ha de proteger su integridad física,



encuentra fundamento razonable en el caso del uso obligatorio del cinturón. Desde que se reconoce la potestad del Estado para regular la circulación y la seguridad en el tránsito por las vías públicas terrestres, también ha de reconocerse que éste puede, válidamente, imponer medidas de seguridad razonables como presupuesto esencial para el uso de aquéllas. Sin duda alguna, la seguridad de los conductores -sus acompañantes, así como de los terceros en la vía- en carreteras públicas, entraña una verdadera razón de orden público y es una forma de protección a los derechos de esos terceros, razón por la cual la intervención legislativa es posible en esta materia. La medida cumple también la exigencia de razonabilidad y proporcionalidad estableciendo una obligación de poco significado dentro del ámbito de libertad de conductores y pasajeros como el uso del cinturón de seguridad, se protegen sus derechos, los de terceros y se garantiza un tránsito más seguro en las vías públicas, razón por la cual la intervención del Estado en esta materia no sólo es posible sino también obligada. Prevé la norma además la posibilidad de alegar causas de justificación valederas, que podría eximirle en sede judicial del pago de la multa en cuestión.

Como se dijo, al Estado le compete la tutela, protección y reconocimiento de todos los derechos fundamentales, entre los cuales está lógicamente la salud y la vida de las personas. En reiterados pronunciamientos de este Tribunal, se ha puesto en evidencia el poder-deber del legislador y el Estado en general de proteger el orden público, la salud y la vida de sus habitantes en general. El artículo 21 de la Constitución Política establece que la vida humana es inviolable y " a partir de ahí se ha derivado el derecho a la salud que tiene todo ciudadano, **siendo en definitiva al Estado a quien le corresponde velar por la salud pública impidiendo que se atente contra ella**" (N.5130-94 de las 17:33 horas del 7 de setiembre de 1994, en similar sentido N.2362-91 de las 10:03 horas del 8 de noviembre de 1991). También en la sentencia número 1394-94, de las 15:21 horas del 16 de marzo de 1994 se indicó que del artículo 21 de la Constitución Política se desprende " el derecho a la salud, el bienestar físico, mental y social, derecho humano que se encuentra indisolublemente ligado al derecho de la salud y **a la obligación del Estado de proteger la vida humana**".

Lo anterior a juicio de la Sala reafirma que el proyecto de ley consultado, que reforma el artículo 79 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, constituye una manifestación del



cumplimiento del deber fundamental del Estado de proteger y tutelar la integridad física, la salud y la vida humana, en el tránsito seguro por las vías públicas. El Estado está obligado a dictar normas para la protección de los derechos fundamentales de los habitantes, dentro de los cuales tiene especial significado la vida humana y la salud, bienes jurídicos que tutela el uso obligatorio del cinturón de seguridad. No menos importantes son los derechos de terceros, que también encuentran previsión normativa en el artículo 28 de la Constitución Política. La obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad tutela los derechos tanto de los ocupantes del vehículo -el conductor y los pasajeros-, como de quienes transitan por las vías públicas en otros vehículos y los transeúntes. En caso de un percance, si el conductor tiene colocado el cinturón de seguridad, las consecuencias negativas del impacto se minimizan de manera que éste puede mantener el control del vehículo y disminuir así accidentes secundarios que puedan afectar la integridad física o incluso acabar con la vida de terceros. En el peor de los casos, por falta del cinturón de seguridad el conductor puede ser expulsado del vehículo, supuesto en el cual el vehículo podría continuar su rumbo sin guía alguna con las señaladas consecuencias gravosas para terceros. El uso obligatorio del cinturón de seguridad procura evitar también que los ocupantes del vehículo, a consecuencia de un impacto de magnitud, puedan desplazarse dentro de la cabina con gran fuerza y afectar negativamente la integridad de los demás pasajeros. Por todas las razones anteriores es que la mayoría de este Tribunal estima que el proyecto de ley consultado, no tiene vicios de constitucionalidad y en ese sentido se evacua la presente consulta. Los Magistrados Mora, Vargas y Armijo salvan el voto y declaran la inconstitucionalidad del uso del cinturón de seguridad...."

Como corolario de lo antes transcrito, es lo cierto, que contrario a lo alegado por el amparado, ya esta Sala en forma amplia y razonada resolvió respecto a la constitucionalidad de la disposición que contiene el párrafo segundo del artículo 79 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas y Terrestres, resolviendo que no era inconstitucional exigir al chofer el uso del cinturón de seguridad, cuyo incumplimiento trae como consecuencia una infracción a la Ley de Tránsito. De modo que el parte que se confeccionó al amparado por no usar el cinturón mientras conducía su vehículo está ajustado a derecho y no lesiona sus derechos fundamentales. En consecuencia, el recurso es improcedente y así se declara."



Como no existe motivo para variar el criterio vertido en aquella oportunidad, resulta procedente aplicarle las consideraciones contenidas en la sentencia parcialmente transcrita, al supuesto que ahora nos ocupa, motivo por el cual, si el recurrente considera improcedente que se le haya levantado una infracción a la Ley de Tránsito, deberá plantear sus alegatos ante el Juzgado de Tránsito competente, a fin de que resuelva lo que en derecho corresponda. Por lo expuesto, el amparo resulta inadmisibles y así debe declararse. "3

"C.- Objeto de la Consulta. Se consulta la constitucionalidad del párrafo segundo del artículo 1 del Proyecto de Reforma a la Ley de Tránsito por las Vías Públicas Terrestres número 7331 de 13 de abril del 1993, que modifica el artículo 79 de dicha Ley. En primer término se cuestiona si la norma viola el régimen de libertad que garantiza el artículo 28 de la Constitución Política y los numerales 7 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos y 3 de la Declaración Universal de Derechos Humanos, pues el uso del cinturón de seguridad es una conducta de carácter privado, que no lesiona el orden público, ni la moral, ni los derechos de terceros, y consecuentemente está fuera de la acción de la ley. La segunda objeción de constitucionalidad se refiere la infracción del principio de culpabilidad, porque el proyecto de ley impone una sanción a un sujeto -el conductor del vehículo- por la conducta de un tercero, -el pasajero que no usa el cinturón de seguridad-, es decir, establece una responsabilidad objetiva del conductor, pese a que la responsabilidad debe ser personalísima.

Para una mejor comprensión se transcribe a continuación el texto del artículo 1, según la redacción definitiva del texto aprobado en primer debate (folios 209 y 212 de la copia certificada del expediente legislativo). Se resaltan las frases cuya constitucionalidad se consulta:

"Artículo 1.- Modifícase el artículo 79 de la Ley de Tránsito por vías públicas terrestres N.7331 de 13 de abril de 1993 y sus reformas. El texto dirá:

"Artículo 79.-



Los usuarios de las vías públicas deberán conducirse de manera que no obstruyan la circulación ni pongan en peligro la seguridad de los vehículos o de las demás personas. Asimismo, los conductores deberán evitar las situaciones que impidan la libre circulación del tránsito, por lo cual aplicarán el manejo defensivo y mantendrán una constante precaución y consideración hacia los peatones y los demás conductores.

*Los conductores deberán velar por la integridad física y la seguridad de su persona y la de los pasajeros, por lo que **deberán utilizar el cinturón de seguridad y exigir que lo usen los pasajeros del vehículo que conducen. El conductor que sin causa de justificación valedera no utilice el cinturón de seguridad o conduzca un vehículo en el cual alguno de los pasajeros no lo use también sin dicha causa para ambos, será sancionado con una multa de un cinco por ciento (5%) del salario base, de conformidad con el párrafo tercero del artículo 2 de la Ley N. 7337.***

II.- SOBRE EL RÉGIMEN DE LIBERTAD QUE GARANTIZAN LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA Y LOS TRATADOS INTERNACIONALES SOBRE DERECHOS HUMANOS.

El artículo 13 de la Ley de la Jurisdicción Constitucional establece que los precedentes de esta Jurisdicción son vinculantes "erga omnes" salvo para sí misma, por lo que con una nueva integración y bajo una nueva ponderación del tema consultado, varía el criterio vertido en la sentencia número 4713-97 de las 16:27 horas del 19 de agosto de 1997, en que por mayoría se declaró la inconstitucionalidad del inciso f) del artículo 132 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres número 7331 de 13 de abril de 1993, conforme se dirá.

La Constitución Política, al igual que la Convención Americana Sobre Derechos Humanos reconoce el derecho a la libertad, entendido como la posibilidad de la persona de determinar libremente su conducta, y de actuar, también libremente, de conformidad con dicha determinación sin que esa actuación, siempre que sea lícita, sufra interferencias o impedimentos por parte de terceros y, especialmente por parte de los poderes públicos. Se trata del reconocimiento de una potestad y un ámbito de autodeterminación y autoorganización que corresponde a las personas y que implica su capacidad de adoptar y ejecutar libremente las propias decisiones. El derecho a la libertad se reconoce más fácilmente desde su vertiente negativa, esto es, desde las perturbaciones o injerencias



externas que dificultan e imposibilitan su realización efectiva. De ahí que, tras su reconocimiento genérico o declarativo, la plasmación jurídica del derecho tenga lugar, fundamentalmente mediante la interdicción de las conductas que perturben la libertad o seguridad, salvo en los casos y en las condiciones previstas en la Constitución. La libertad es un atributo específico de la persona, directamente vinculado con su capacidad de obrar y actuar y de no ser conminada a realizar aquello que no desea.

De igual forma que el derecho a la libertad se reconoce con más precisión en un sentido negativo, su protección jurídica se canaliza también negativamente, esto es mediante la especificación de los supuestos en que la libertad puede ser limitada. Es el párrafo segundo del artículo 28 de la Constitución Política el que establece la regla general en esta materia cuando señala:

"Las acciones privadas que no dañen la moral o el orden públicos o que no perjudiquen a tercero están fuera de la acción de la ley."

Debe hacerse una primera precisión, en cuanto a que las acciones privadas a las que se refiere la norma citada se bifurcan en internas y externas. Las primeras están referidas a conductas íntimas que se inician y concluyen en el sujeto que las realiza, que no trascienden en él y están expresamente tuteladas por el Derecho de la Constitución de manera tal que no soportan la intromisión de los particulares ni del Estado. Las acciones privadas externas, por su parte, son aquellos comportamientos que trascienden al sujeto que las realiza y son conocidas por los demás. Estarán exentas de la intromisión de los particulares y del Estado en el tanto no interesen al orden y a la moral pública, ni causen perjuicio a terceros. Cuando las acciones privadas trascienden al que las ejecuta y comprometen el bien común (orden o moral pública o causan daño a tercero) son regulables por el Estado y aun prohibidas por éste, siempre y cuando haya motivos para ello y la regulación pase el examen de razonabilidad que exige el debido proceso sustantivo. Así, el individuo tiene que aceptar aquellas restricciones de su libertad de acción que el legislador establece para la promoción de la convivencia social dentro de los límites de lo exigible, siempre que se mantenga la independencia de la persona. La libertad es restringible, eso sí en virtud de razones suficientes desde la óptica constitucional. Lo anterior conduce al principio de libertad negativa, que, en tanto principio, no otorga una permisión definitiva de hacer u omitir lo que se quiera en la



medida en que razones suficientes, -derechos de terceros, la moral o el orden públicos- no justifiquen una restricción de la libertad negativa. Con ello, el principio de la libertad negativa puede tomar en cuenta la vinculación del individuo con la comunidad.

Partimos entonces de la premisa de que al Estado le está vedado interferir en el ámbito de la libertad particular, salvo que de por medio se encuentre el orden público, la moral o los derechos de terceros, en cuyo caso, la regulación estatal resultaría posible, por medio de una ley formal. La restricción eso sí debe ser únicamente la necesaria para lograr el fin propuesto, de acuerdo con los principios de razonabilidad y proporcionalidad, parámetros de constitucionalidad según la reiterada jurisprudencia de este Tribunal. El proyecto de ley consultado, que establece la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad, entraña una cuestión inherente al bien común (entendido como bien público en general), y constituye por tanto, una conducta susceptible de regulación legal, que a juicio de la Sala es compatible con el Derecho de la Constitución.- El texto en cuestión, que reforma el artículo 79 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, es cuestionado en dos sentidos. Primero, por imponer la obligatoriedad al conductor del uso del cinturón de seguridad y segundo por obligar al conductor a exigir el uso del cinturón de seguridad al resto de los pasajeros imponiendo una multa de un cinco por ciento del salario base en caso de incumplimiento.

En primer término, el proyecto consultado es de rango legal, por lo que respetaría enteramente el principio de reserva legal a que está sujeto el Estado en la regulación de los derechos fundamentales. Por otra parte, la regla sí encuentra fundamento en los postulados del numeral 28 constitucional por dos razones: pretende proteger los derechos de terceros y está dirigida a la tutela del orden público, en uno de sus componentes, como lo es la seguridad en las vías públicas. El concepto indeterminado "orden público", que esta Sala ha ido precisando en su jurisprudencia, no está referido únicamente al mantenimiento del orden material en las calles, sino que incluye también un orden jurídico y moral constituido por un mínimo de condiciones para una vida social conveniente y adecuada que coadyuve al orden material. Mantener el orden y la seguridad en las vías incide directamente en dos aspectos fundamentales de la vida en sociedad, como lo son la salud y la vida de quienes las utilizan. La ley número 7331 tiene como objeto regular la circulación de vehículos, personas y semovientes, por las vías terrestres de la nación, así como todo lo relativo a la seguridad



vial (artículo 1), tanto de peatones como de conductores y acompañantes, lo que denota la existencia de un nexo indisoluble entre la ordenación para el uso de las vías públicas y la seguridad de quienes transiten por ellas, que justifica plenamente la intervención del Estado en la materia. Es de suma importancia para la Sala que el uso obligatorio de este dispositivo tiene como objeto la protección de la salud y la vida de los conductores y pasajeros. Una serie de estudios técnico-científicos, que no es procedente rebatir en esta sede, concluyen que es eficaz para minimizar las consecuencias negativas de un accidente de tránsito, disminuyendo la posibilidad de muerte y la seriedad de las lesiones, por lo que las autoridades de muchos países han dispuesto imponer su uso. En Costa Rica la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, (medida que relaciona el número de muertes con una determinada población expuesta al riesgo de sufrir ese evento) es sumamente alta, especialmente en los últimos años. Asimismo, han crecido las tasas de morbilidad (estimación, de acuerdo al número de casos atendidos en las instituciones de seguridad social), por lesiones producto de accidentes de tránsito, de los cuales un porcentaje resulta con discapacidad permanente o que les imposibilita trabajar o bien con una capacidad disminuida, lo que produce no sólo consecuencias en el campo económico de las instituciones de salud sino también producen un impacto en la sociedad al verse disminuida la seguridad ciudadana con el consecuente costo social que ello implica. El artículo 32 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos, establece no sólo el deber de cada una de las personas con la familia, la comunidad y la humanidad, sino también la limitante al derecho de cada persona por la seguridad de todos y por las exigencias del bien común en una sociedad democrática. En ese tanto, se trata de una regulación que, más que restringir el ámbito general de libertad del conductor, protege de forma inmediata otros derechos de éste, de sus acompañantes y eventualmente de terceros, y esos derechos fundamentales involucrados, seguridad, salud y vida son irrenunciables. La disminución del derecho del particular a decidir sobre las formas en que ha de proteger su integridad física, encuentra fundamento razonable en el caso del uso obligatorio del cinturón. Desde que se reconoce la potestad del Estado para regular la circulación y la seguridad en el tránsito por las vías públicas terrestres, también ha de reconocerse que éste puede, válidamente, imponer medidas de seguridad razonables como presupuesto esencial para el uso de aquéllas. Sin duda alguna, la seguridad de los conductores -sus acompañantes, así como de los terceros en la vía- en carreteras públicas, entraña una verdadera razón de orden público y es una forma de protección a los derechos de esos



terceros, razón por la cual la intervención legislativa es posible en esta materia. La medida cumple también la exigencia de razonabilidad y proporcionalidad estableciendo una obligación de poco significado dentro del ámbito de libertad de conductores y pasajeros como el uso del cinturón de seguridad, se protegen sus derechos, los de terceros y se garantiza un tránsito más seguro en las vías públicas, razón por la cual la intervención del Estado en esta materia no sólo es posible sino también obligada. Prevé la norma además la posibilidad de alegar causas de justificación valederas, que podría eximirle en sede judicial del pago de la multa en cuestión.

Como se dijo, al Estado le compete la tutela, protección y reconocimiento de todos los derechos fundamentales, entre los cuales está lógicamente la salud y la vida de las personas. En reiterados pronunciamientos de este Tribunal, se ha puesto en evidencia el poder-deber del legislador y el Estado en general de proteger el orden público, la salud y la vida de sus habitantes en general. El artículo 21 de la Constitución Política establece que la vida humana es inviolable y *"a partir de ahí se ha derivado el derecho a la salud que tiene todo ciudadano, **siendo en definitiva al Estado a quien le corresponde velar por la salud pública impidiendo que se atente contra ella**"* (N.5130-94 de las 17:33 horas del 7 de setiembre de 1994, en similar sentido N.2362-91 de las 10:03 horas del 8 de noviembre de 1991). También en la sentencia número 1394-94, de las 15:21 horas del 16 de marzo de 1994 se indicó que del artículo 21 de la Constitución Política se desprende *"el derecho a la salud, el bienestar físico, mental y social, derecho humano que se encuentra indisolublemente ligado al derecho de la salud y **a la obligación del Estado de proteger la vida humana**"*.

Lo anterior a juicio de la Sala reafirma que el proyecto de ley consultado, que reforma el artículo 79 de la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, constituye una manifestación del cumplimiento del deber fundamental del Estado de proteger y tutelar la integridad física, la salud y la vida humana, en el tránsito seguro por las vías públicas. El Estado está obligado a dictar normas para la protección de los derechos fundamentales de los habitantes, dentro de los cuales tiene especial significado la vida humana y la salud, bienes jurídicos que tutela el uso obligatorio del cinturón de seguridad. No menos importantes son los derechos de terceros, que también encuentran previsión normativa en el artículo 28 de la Constitución Política. La obligatoriedad del uso del



cinturón de seguridad tutela los derechos tanto de los ocupantes del vehículo -el conductor y los pasajeros-, como de quienes transitan por las vías públicas en otros vehículos y los transeúntes. En caso de un percance, si el conductor tiene colocado el cinturón de seguridad, las consecuencias negativas del impacto se minimizan de manera que éste puede mantener el control del vehículo y disminuir así accidentes secundarios que puedan afectar la integridad física o incluso acabar con la vida de terceros. En el peor de los casos, por falta del cinturón de seguridad el conductor puede ser expulsado del vehículo, supuesto en el cual el vehículo podría continuar su rumbo sin guía alguna con las señaladas consecuencias gravosas para terceros. El uso obligatorio del cinturón de seguridad procura evitar también que los ocupantes del vehículo, a consecuencia de un impacto de magnitud, puedan desplazarse dentro de la cabina con gran fuerza y afectar negativamente la integridad de los demás pasajeros. Por todas las razones anteriores es que la mayoría de este Tribunal estima que el proyecto de ley consultado, no tiene vicios de constitucionalidad y en ese sentido se evacua la presente consulta. Los Magistrados Mora, Vargas y Armijo salvan el voto y declaran la inconstitucionalidad del uso del cinturón de seguridad.

III. SOBRE EL PRINCIPIO DE CULPABILIDAD.

La objeción de constitucionalidad que se hace del proyecto y que se refiere a la infracción del principio de culpabilidad, porque se impone una sanción a un sujeto -el conductor del vehículo- por la conducta de un tercero -el pasajero que no usa el cinturón de seguridad- lo que equivale, a juicio de los consultantes, a imponer una responsabilidad objetiva del conductor cuando, la responsabilidad debe ser personalísima. En efecto, llevan razón quienes consultan, y en apoyo de esa tesis pueden citarse varios antecedentes de esta Sala, para fundamentar la tesis de que la imposición de una sanción a un sujeto -el conductor del vehículo- por la conducta de un tercero, equivale a imponer una responsabilidad objetiva al conductor cuando, la responsabilidad en materia penal debe ser personalísima. En efecto, en un estado democrático de derecho, se es responsable por lo que se hace.

"Culpable es aquél que, pudiendo, no se ha motivado ni por el deber impuesto por la norma, ni por la amenaza penal dirigida contra la infracción de la misma. La culpabilidad es consecuencia de la capacidad de motivarse por el derecho, sea por el deber impuesto



por la norma o por la amenaza de la pena. La culpabilidad se rige fundamentalmente por el principio romano de acuerdo con el cual nadie puede ser hecho responsable por las acciones de terceros que no ha podido impedir. Por ello la culpabilidad es ante todo personal, en el sentido de que sólo se es culpable de las propias acciones."

Es a partir de la sentencia número 500-90 de las diecisiete horas del quince de mayo de mil novecientos noventa, que esta Sala sienta el precedente de la inconstitucionalidad de la responsabilidad objetiva al señalar:

"El Constituyente, en el artículo 39 de la Carta Magna estableció el principio de culpabilidad como necesario para que una acción sea capaz de producir responsabilidad penal, el Código de esta materia en los artículos 30 y siguientes desarrolla este principio, disponiendo en el artículo 30 que "Nadie puede ser sancionado por un hecho expresamente tipificado en la ley si no lo ha realizado por dolo, culpa o preterintención", de donde no resulta posible constitucional y legalmente hablando, aceptar la teoría de la responsabilidad objetiva o culpa in vigilando que sí resulta de aplicación en otras materias, pero que por el carácter propio de la pena se encuentran excluidas de aplicación en lo penal, pues en ésta (...) debe demostrarse necesariamente una relación de culpabilidad entre el hecho cometido y el resultado de la acción, para que aquel le sea atribuido al sujeto activo; la realización del hecho injusto debe serle personalmente reprochable al sujeto para que pueda imponérsele una pena; a contrario "sensu", si al sujeto no se le puede reprochar su actuación, no podrá sancionársele penalmente".

Son varias las normas anuladas por esta Sala en aplicación de este criterio, entre ellas: en la sentencia número 744-92, se anularon por inconstitucionales los artículos 22, 27 y 29 de la Ley número 6122 del 17 de noviembre de 1977, "Ley para Garantizar al país Mayor Seguridad y Orden"; asimismo, en la sentencia número 2996-92 de las 15:10 horas del 6 de octubre de 1992, la Sala dispuso que el artículo 7 de la Ley de Imprenta debía ser interpretado de acuerdo con las exigencias contenidas en el artículo 39 constitucional sobre demostración de culpabilidad, y con lo dispuesto en los artículos 30 y siguientes del Código Penal, por lo que en consecuencia nadie puede ser condenado por los delitos de injuria y



calumnias por la prensa sin una previa demostración de culpabilidad.

En consecuencia por las razones indicadas estimamos inconstitucional el proyecto consultado por ser contrario a los artículos 28, en relación con el 1 y 11, y el 39 de nuestra Constitución Política que tutelan entre otros, el principio democrático, el régimen de libertad, y los principios penales de intervención mínima y responsabilidad objetiva del Estado. Los Magistrados Solano, Calzada y Jinesta, salvan el voto y declaran que no es inconstitucional imponer al conductor una multa por no exigir a los pasajeros del vehículo que utilicen el cinturón de seguridad. "4

"Estimamos que, por razones materiales, tanto la falta como la sanción dispuesta en el proyecto de modificación del ordinal 79 de la Ley de Tránsito por Vías Terrestres son de carácter eminentemente administrativo y no penal, razón por la cual los reparos efectuados en cuanto a tratarse de una responsabilidad objetiva cuando se trata de un tipo penal no resultan de recibo. Debe tomarse en consideración que la norma cuya modificación se propone se encuentra emplazada en el Título III "Reglas para la conducción de vehículos", siendo que todas las conductas ahí establecidas no son la tipificación de un delito sino de una falta administrativa al transgredirse los deberes impuestos por la ley para quienes conducen los vehículos en las vías públicas, las cuales se encuentran sancionadas con multas pecuniarias. La aplicación de algunos principios y normas del procedimiento penal a los de tránsito e incluso la intervención del Juez Penal en segunda instancia no convierte a las faltas de tránsito -siempre y cuando no involucren una figura delictiva como podría ser las lesiones o el homicidio culposo- en tipos penales, puesto que por su esencia material tienen una clara naturaleza y vocación administrativa al tratarse del quebranto de deberes administrativos impuestos en el uso, aprovechamiento y disfrute de bienes de dominio público como la red vial nacional o cantonal.

Paralelamente a lo expresado, tampoco puede dejar de mencionarse, porque es un hecho notorio de la vida actual, que el conductor no solo debe, sino que en la práctica puede, establecer condiciones mínimas a cumplir por quien o quienes lo acompañan en el vehículo, de modo que es la omisión en cumplir con ese deber de vigilancia y



cuidado, el que le atrae la sanción a que nos referimos. No es, entonces, que por la acción de un tercero se le sanciona, sino que el hecho podría originarse en incuria, tolerancia o hasta la complacencia suya, con lo cual es legítimo que se le pueda imponer una sanción. Y si hubiere una excusa legal o una justificación, tal circunstancia deberá hacerse valer ante la jurisdicción, cuestión que deriva en aspecto de mera legalidad y no tiene que ver con la esencia de la disposición cuestionada en esta consulta. De toda suerte, no es ocioso mencionar en este voto salvado que, como ya lo estableció la Sala Constitucional desde la sentencia N.5397-2001 de las 14:52 horas del 20 de junio del 2001, en el caso de menores de edad o personas con discapacidad, no solo es legítimo, sino obligado, que la ley los proteja de modo especial en materia como la analizada. De acuerdo con las anteriores consideraciones, estimamos que el deber del conductor de un vehículo de exigir a los demás ocupantes usar el cinturón de seguridad, y la sanción correspondiente, que se impone a quien conduzca un vehículo en el cual alguno de los pasajeros no lo use, es de naturaleza administrativa, por lo que a nuestro juicio el proyecto de ley consultado no viola el principio de culpabilidad, y en ese sentido evacuamos este extremo de la consulta formulada. ⁵

"Habida cuenta de que en oportunidad de dictarse la sentencia número 4713-97 de las 17:27 horas del 19 de agosto de 1997 concurrí con la mayoría de mis colegas de entonces, dejo constancia de las razones que ahora tengo para resolver en un sentido parcialmente diferente de como en esa ocasión lo hice.

1.- En primer lugar, he de reparar en que el segundo párrafo del artículo 79 de la Ley de tránsito por vías públicas terrestres, que contiene las disposiciones sobre las que versa la consulta legislativa a que se refiere la opinión de la Sala, tiene dos partes distintas aunque relacionadas. La primera de ellas dice: "Los conductores deberán velar por la integridad física y la seguridad de su persona y la de los pasajeros, por lo que deberán utilizar el cinturón de seguridad y exigir que lo usen los pasajeros del vehículo que conducen." Aislada de su contexto, esta parte, por sí sola, no afrenta la Constitución. El prescribir el deber de velar por la integridad física y la seguridad propias y vincular este deber con el uso del cinturón de seguridad, no me parece que constituya una limitación innecesaria, desproporcionada o irrazonable de la libertad personal; y tampoco configura una limitación de esa clase el imponer al conductor el deber de exigir



que lo usen los pasajeros del vehículo que conducen. La lectura del voto salvado de los Magistrados Mora Mora, Vargas Benavides y Armijo Sancho, puede dejar la impresión de que a juicio de ellos no hay conexión causal entre el no uso del cinturón de seguridad y las consecuencias adversas para la integridad física o la vida de los ocupantes de un vehículo. No creo que una lectura cuidadosa de ese voto salvado lleve a tanto: lo que dicen los Magistrados que lo suscriben es, a lo sumo, que esa conexión causal no está demostrada, porque no hay pruebas objetivas que la apoyen. Todo lo que hay, dicen ellos, es una "opinión generalizada ampliamente difundida por los medios de comunicación". Pero en términos estrictamente lógicos, la falta de tales "pruebas objetivas" (que ciertamente se echan de menos en el expediente legislativo) no permite desechar sin más el aserto de que alguna clase de relación hay entre el no uso del cinturón de seguridad y (en caso de accidente) las consecuencias personales adversas, la cuantía o naturaleza de estas consecuencias, o, dicho de otro modo, descartar que el uso del cinturón contribuye en tal caso, en alguna medida, a prevenir, reducir, limitar o impedir estas consecuencias, o la magnitud o gravedad de ellas. La opinión que apoya la existencia de una relación de esta clase no es simplemente un bulo, como pudiera pensarse de lo dicho por los citados compañeros Magistrados: no obstante la precariedad del expediente legislativo, es posible hallar información objetiva que permite constatar que hay al menos un alto grado de probabilidad de que aquella relación existe, y que es significativa en medida suficiente como para justificar que el legislador se ocupe de ella en los límites de lo razonable y lo proporcionado; de hecho, durante las deliberaciones de la Sala, he tenido a la vista información que confirma este grado de probabilidad, cuya fuente es "JAMA. The Journal of the American Medical Association", Vol. 291, No. 3, January 21, 2004. Por consiguiente, la prescripción de un deber de vigilancia destinado a favorecer a la propia persona del conductor o a los pasajeros del vehículo, la culpa que podría configurarse por el abandono de este deber en lo tocante a estos últimos (sobre todo, cuando se trata de niños o niñas, de personas con discapacidad o, en general, que no puedan valerse por sí mismas), y las consecuencias jurídicas de incurrir en ella, con salvedad de las de orden penal a que luego me refiero, no es a mi juicio violatoria de la Constitución.

2.- La segunda parte del párrafo segundo del artículo 79 dice: "El conductor que sin causa de justificación valedera no utilice el cinturón de seguridad o conduzca un vehículo en el cual alguno de los pasajeros no lo use también sin dicha causa para ambos, será sancionado con una multa de un cinco por ciento (5%) del salario



base, de conformidad con el párrafo tercero, del artículo 2 de la Ley No. 7337". Aislada de la anterior, esta parte tiene sentido en sí misma, y apunta a dos hipótesis diferentes: la primera se refiere al no uso del cinturón por parte del conductor, y a la pena de multa prevista para esta omisión. Con respecto a esta primera hipótesis, el tribunal se ha dividido, y yo en particular he sumado mi voto a la opinión (mayoritaria) que no ve inconstitucionalidad en la norma. El voto discrepante de los Magistrados a que arriba aludí contiene expresiones que bien podría yo suscribir en sentido general, de modo que a fin de cuentas la divergencia radicaría en la diferente percepción acerca de lo que en la materia a la que todos nos referimos es necesario, proporcionado y razonable. En lo fundamental, entiendo como ellos que la potestad legislativa es limitada, y que el reconocimiento de la libertad de cada individuo de autodeterminarse es esencial. Pero tengo para mí que los límites impuestos a la libertad individual como resultado de regulaciones legales no son a priori violatorios del contenido de esta libertad, que no es absoluta. Ciertamente, esta libertad, como dicen los compañeros mencionados, está reconocida en el artículo 28 de modo expreso, aunque es la inspiración del Estado constitucional de Derecho que vivimos, y es cierto que este artículo constitucional se refiere a los límites. Pero la Constitución no termina en el artículo 28, y pensarlo de otra manera no implica inevitablemente sentar las bases de lo que en el voto salvado se ha llamado "la sociedad totalitaria". Esta retórica tan severa y general no conviene, a mi juicio, al caso concreto: en efecto, no estimo que la disposición que se comenta alcance para perfilar el ordenamiento jurídico que la contenga como el propio de una "sociedad totalitaria": es de general conocimiento que hay numerosos estados que han adoptado disposiciones de naturaleza similar, y cuyas prácticas democráticas están fuera de discusión. A mi modo de ver, lo que ocurre es que hay un notorio problema de seguridad vial, con consecuencias perturbadoras de muy diversa clase, y que dentro de este panorama el legislador se representa como significativo el tema del uso del cinturón de seguridad, y su regulación, por las razones que ya mencioné antes. Desde mi perspectiva, no habría inconveniente en coincidir con los Magistrados citados si el ejercicio de la libertad de autodeterminación por parte de los conductores no incidiese negativamente en la posición o la situación de otros, o no trascendiese al plano social, de un modo significativo y grave. Pero el conductor no es un sujeto aislado cuyo ejercicio de voluntad soberana carece de trascendencia social: su libertad se ejerce en la comunidad, y gracias también a ella. El resultado de la libertad de autodeterminación, en ciertos casos y en un contexto como el nuestro de altas tasas de accidentes viales,



puede causar dependencia económica, orfandad, discapacidad, etc., y estos males han de ser encarados, padecidos, asumidos y costeados no solo por el conductor, sino por otras personas, como los miembros de su familia, a quienes se trasladan las consecuencias adversas del ejercicio de aquella libertad, o, más allá de estas, por la comunidad, mediante -por ejemplo- sus sistemas de asistencia o de seguridad social. De manera que si al legislador el artículo 28 de la Constitución le impone límites, al conductor le atañen deberes correlativos. En este último sentido, conviene recordar lo que prescribe la Convención Americana sobre Derechos Humanos en su artículo 32, a saber: "Artículo 32. Correlación entre Deberes y Derechos. 1. Toda persona tiene deberes para con la familia, la comunidad y la humanidad. 2. Los derechos de cada persona están limitados por los derechos de los demás, por la seguridad de todos y por las justas exigencias del bien común, en una sociedad democrática".

3.- En lo relativo a la segunda hipótesis de la parte final del artículo 79, sea, la que se refiere a la responsabilidad del conductor configurada por la conducción de un vehículo en el cual alguno de los pasajeros no use el cinturón sin causa justificada, soy del criterio de que, entendida como sanción de orden penal, se da el caso de una responsabilidad objetiva, y -siguiendo en esto lo expuesto en considerando III de la sentencia- a mi juicio contraria a la Constitución. Me atengo aquí a lo que es doctrina constante de la Sala, como se refiere en el citado considerando. "6

INFORMACIÓN CONSULTADA

¹ Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres, Ley N° 7331 del 13 de abril de 1993. Artículo 79.

² Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución N° 2004-10039 de las catorce horas con treinta y nueve minutos del trece de setiembre del dos mil cuatro.

³ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución N° 2004-14840 de las nueve horas con cincuenta y un minutos del veinticuatro de diciembre del dos mil cuatro.

⁴ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución N° 2004-01603 de las nueve horas con treinta minutos del diecisiete de febrero del dos mil



cuatro.

- ⁵ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución N° 2004-01603 de las nueve horas con treinta minutos del diecisiete de febrero del dos mil cuatro. **Voto salvado de los Magistrados Solano Carrera, Calzada Miranda y Jinesta Lobo.**
- ⁶ Sala Constitucional de la Corte Suprema de Justicia, Resolución N° 2004-01603 de las nueve horas con treinta minutos del diecisiete de febrero del dos mil cuatro. **Nota del Magistrado Arguedas Ramírez.**

AVISO LEGAL

El Centro de Información Jurídica en Línea es un centro de carácter académico con fines didácticos, dentro del marco normativo de los usos honrados realiza citas de obras jurídicas de acuerdo con el artículo 70 de la Ley de Derechos de Autor y Conexos número 6683, reproduce libremente las constituciones, leyes, decretos, acuerdos municipales, reglamentos y demás actos públicos de conformidad con el artículo 75 de la Ley de Derechos de Autor y Conexos número 6683. Elabora compendios de obras literarias o de artículos de revistas científicas o técnicos con fines didácticos dentro de los límites estipulados en el artículo 58 de la Ley de Procedimientos de Observancia de los Derechos de Propiedad Intelectual número 8039.